DZIEŃ BYDGOSKI

BEZPARTYJNE PISMO CODZIENNE

Dzisiejszy numer liczy 40 str. | Redaktor przyjmuje codziennie od godz. 10-12 w poł. Rękopisów Redakcja nie zwraca | Wydawca: Pomorska Spółdzielnia Wydawnicza. Redakcja i Administracja: Mostowa 6, Tel. 22-18 | Konto czekowe P. K. O. Nr. 205 102. Tel. Redakcji dzienny 22-18, nocny 16-80 | Cena numeru w Bydgoszczy i na prowincji gr 20

Oddziały: Gdańsk, Stadtgraben 6, telefon 214-24 — Gdynia ul. 10 lutego tel. 15-44 — Grudziądz, Staro-Rynkowa 5, tel. 442

Rok III. Bydgoszcz, niedziela 14 lutego 1932 Nr. 36

Nasz głos w rocznicę

Tegoroczna rocznica złączenia Polski z Bałtykiem zbiega się z momentem niezwykle ważkim, skomplikowanym i trudnym. Nad horyzontem świata zawisły ciężkie, skłębione chmury, brzemienne możliwościami groźnych powikłań i wypadków. Do trwającego już od długiego czasu, niebywałego kryzysu gospodarczego, ogarniającego głęboko organizmy wszystkich państw cywilizowanego świata, dołącza się i niebywale zawiły splot komplikacyj życia międzynarodowo-politycznego. Do sal genewskiej Konferencji Rozbrojeniowej wdziera się odległy huk dział i trzask karabinów maszynowych, złowróżbnem echem dolatujący z odległych pól Mandżurji. Obok zbiorowego wysiłku polityków i mężów stanu, dążących do utrwalenia pokoju i ułożenia normalnych stosunków międzynarodowego współżycia, — na arenę działań międzynarodowych z coraz większą brutalnością, z coraz większym impetem bezprzykładnej furji występuje jawna propaganda przeciwników pokoju, dążąca do obalenia istniejącego w Europie i w świecie, a traktatami zawarowanego porządku rzeczy.

Takiem jest to dalekie, a jednak jakże bliskie tło, na którem przypadło nam w tym roku obchodzić dzisiejszą rocznicę tu na Pomorzu, na tym właśnie odcinku Polski, przeciw któremu najsilniej zwraca się owa propaganda burzycieli pokoju, — na tym geograficznym skrawku karty Europy, który w sensie niemal dosłownym stanowi dziś klucz zagadnienia: czy pokój Europy będzie trwałym, czy nie.

W tych warunkach, świadomi olbrzymiego znaczenia, jakie dla sprawy pokoju nietylko już samej Polski, ale Europy i świata posiada Pomorze, — zabieramy dzisiaj głos my prasa pomorska, jako istotny wyraz państwowo i pokojowo myślącej ludności tej ziemi.

Zdajemy sobie całkowicie sprawę z potrzeby i celowości tego naszego głosu właśnie w dzisiejszym momencie. Zdajemy sobie sprawę, że głos nasz — to nietylko stwierdzenie wobec samej Polski, że ludność Pomorza czuwa, pracuje i powierzonego jej stanu posiadania ani w jednej piędzi nie utraci, — ale wyraźne i zdecydowane stwierdzenie wobec Europy i świata, iż nierozerwalnie z Polską złączona ludność tutejsza stoi twardo i niewzruszenie na straży Polskiego Morza i polskiego doń dostępu, zagwarantowanego traktatami pokojowemi. Zdajemy sobie sprawę, że takiego stwierdzenia, wypowiedzianego przez społeczeństwo nadmorskich ziem Rzeczypospolitej, nie powinno zabraknąć właśnie w dzisiejszym momencie przełomowym, kiedy się przy akompanjamencie dalekich dział — ważą sprawy rozbrojeń i międzynarodowego pokoju politycznego i gospodarczego.

Tym naszym głosem, który dotrzeć powinien daleko poza granice Polskiego Państwa, dziś raz jeszcze niedwuznacznie i jasno powtórzyć chcemy ten pewnik, który Rzeczpospolita Polska przez usta Najwyższego Piastuna Jej Majestatu i Siły, Prezydenta Mościckiego, już przed paru laty tu właśnie, na Pomorzu, wypowiedziała: — że „ziemia pomorska nigdy nie może się stać objektem przetargów w polityce światowej, gdyż na straży zawartych traktatów stoi cała Polska".

Chcemy naszym głosem stwierdzić wyznawaną przez nas zasadę, wskazaną Narodowi przez Twórcę jego Niepodległości, Marszałka Piłsudskiego, iż Polska stoi dziś w wyścigu pokojowej i tylko pokojowej pracy, — a jednocześnie przypomnieć jednak i tę prawdę, wypowiedzianą przez Jego przedstawiciela, Gen. Rydza-Śmigłego, że, gdyby ktokolwiek z zewnątrz pokusić się zamierzał o naruszenie warunków tej naszej pokojowej pracy, to wówczas poleje się morze krwi, które wypłynie daleko poza granice Polski.

Chcemy tym naszym głosem, który zabieramy w dwunastą rocznicę zjednoczenia Pomorza z Polską, wypowiedzieć zdecydowanie i twardo, że skarbu, jakim jest Polskie Morze, nigdy nikomu, w żadnych okolicznościach, pod żadnym warunkiem czy pozorem, ani za żadną cenę Polska ani dobrowolnie nie odda, ani też odebrać sobie nie pozwoli.

Polskie Morze jest nasze i tylko nasze I takiem pozostanie, chociażby się przeciw tej prawdzie jeszcze zacieklej, niż dotąd, miotała furja wrogiej propagandy, chociażby jeszcze zawzięciej i uporczywiej wzmagały się próby czy ataki tych, którzyby nam je chcieli odebrać. Im zacieklejszą bowiem staje się owa furja ościennej agitacji, — tem spokojniejszą i bardziej spoistą stawać się powinna i będzie postawa państwowego żywiołu polskiego na nadmorskiej rubieży. Im uporczywsze stają się przejawy ościennej zaborczości, — tem zawziętszą, usilniejszą i uporczywsza iest i będzie polska praca nad Polskiem Morzem i na Polskiem Morzu.

Jedynie taką jest odpowiedź Pomorza na bijące o jego granicę zakusy zewnętrzne. Innej — nie trzeba. Albowiem to, czego Polska w ciągu dwunastu lat swej gospodarki nad swojem Morzem dokonała, jest aż nadto wystarczającą legitymacją jej bezspornych praw do jego posiadania. Gdyby nie było innych sprawdzianów, już samo jedno jedyne stworzenie z nicości własnego wielkiego portu, skutecznie konkurującego z wszystkiemi innemi portami na Bałtyku o wielowiekowej tradycji, a umiejącego ułożyć podział sfery działania z sąsiadującym z nim portem w Gdańsku, — jest faktem, który w historji gospodarczej świata nie miał i nie ma precedensu. Świat powinien uprzytomnić sobie, że taki fakt mógł powstać jedynie tylko jako wynik naprawdę potężnej, naprawdę olbrzymio konstruktywnej siły woli Narodu, który na swoim mikroskopijnym skrawku wybrzeża czuje się nietylko pewnym siebie gospodarzem, ale cenę tego właśnie skrawka swej ziemi umiał postawić ponad wszystkie inne swoje dobra materjalne. Takim samym faktem, o nie mniejszej mocy przekonywującej, jest stworzenie z nicości i ciągła, niezmordowana rozbudowa polskiej floty handlowej, jako silnej podstawy dla polskiej ekspansji gospodarczej ku dalekim lądom i morzom. Świat powinien zrozumieć, że na dokonanie w tak krótkim czasie wysiłku o tak zasadniczem i podstawowem znaczeniu, zdobyć się mogła znów tylko naprawdę potężna i zdecydowana siła woli całej Polski, całego jej społeczeństwa.

I wreszcie takim samym faktem, o nie mniejszem znaczeniu gatunkowem, jest to zbiorowe psychiczne nastawienie całego Narodu, które z niesłabnącym entuzjazmem raz poraz wydobywa z siebie coraz to nową inicjatywę, związaną z zagadnieniami posiadanego morza i z siecią tych wszystkich spraw, jakie w każdej dziedzinie, gospodarczej czy obronnej społecznej czy kulturalnej, łączą Państwo Polskie z Pomorzem i morzem. Świat powinien zdać sobie sprawę, że ten, nawet w krajach geograficznie morskich niespotykany, olbrzymi rozrost idei morskiej, ogarniający całą Polskę — jest zjawiskiem gigantycznej wprost przemiany, jaka się dokonała w zbiorowej psychice trzydziestodwu-miljonowego narodu, poprzednio przez wieki całe zrosłego z pracą tylko na lądzie. I że od tej idei morskiej, która dziś już stała się krwią i ciałem organizmu polskiego myślenia, — Naród polski nie odstąpi już nigdy.

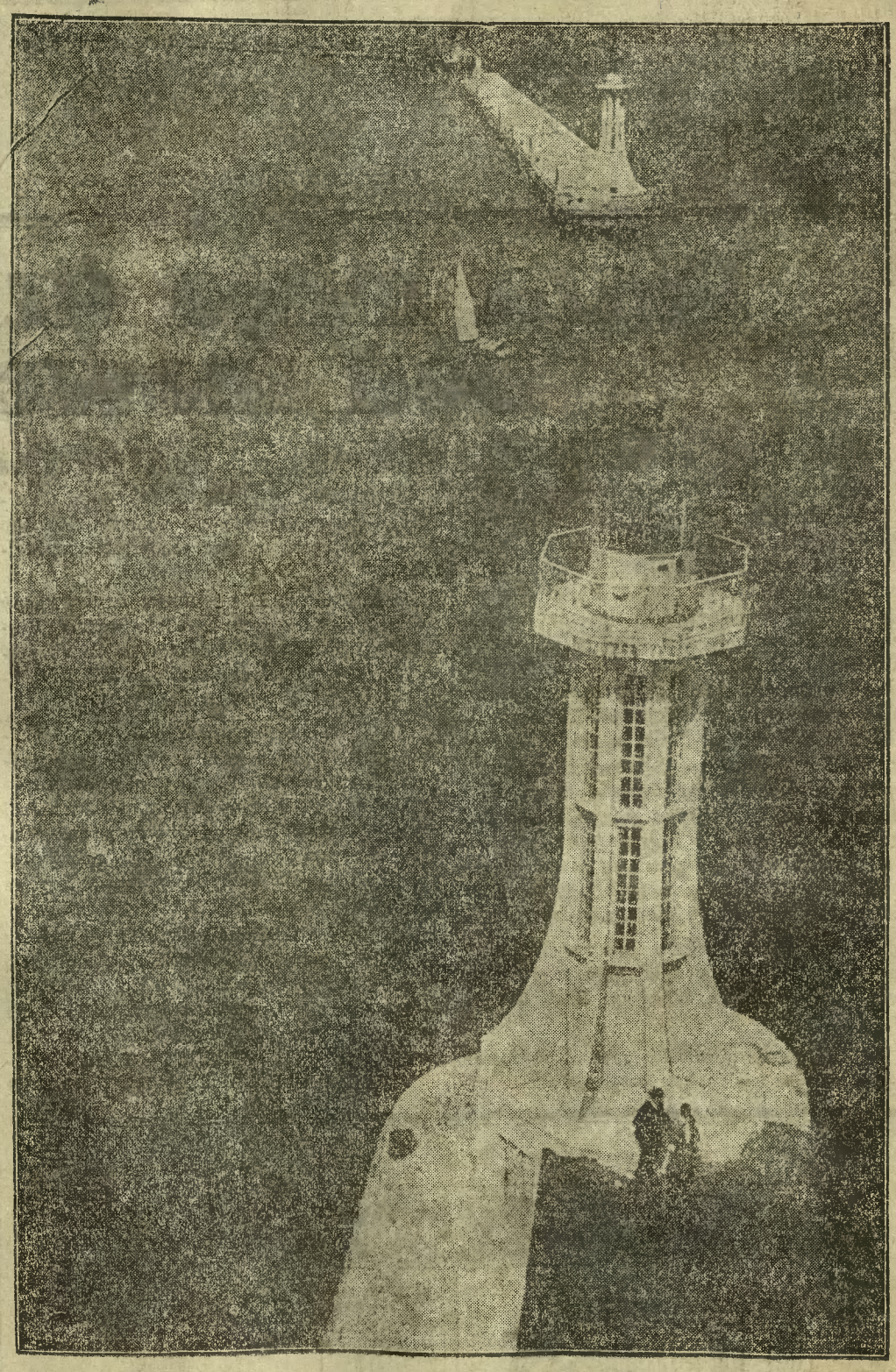
Niech ten głos nasz, jako wyraz państwowo i pokojowo myślącej opinji ludności Pomorza, dotrze zarówno do tych w których ręku ważą się dziś losy pokoju świata, jak i do tych, którzyby ten pokój dziś burzyć chcieli. Niech im właśnie w dzisiejszym dniu, w dwunasta rocznice zjednoczenia Pomorza z Polską, powie jasno i dobitnie, że stoimy tu na Pomorzu twardym frontem zwróceni do naszego Morza, którego nam nie zdoła wydrzeć żadna siła ludzka na świecie.

Wydawnictwa:

„DZIEŃ POMORSKI"

„Gazeta Gdańska" — „Gazeta Morska" „Dzień Grudziądzki" „Dzień Bydgoski" „Dzień Kujawski" — „Nadgoplanin" — „Głos Wągrowiecki" — „Głos Obornicki"

Wrota Polski na świat



Zdjęcie powyższe przedstawia główny wjazd do portu gdyńskiego z częścią falochronów i latarniami morskiemi.

Stefan Kirtiklis
Wojewoda Pomorski

O nieprzebyty wał obronny

Z zadowoleniem i żywą radością witam inicjatywę „Dnia Pomorskiego" i złączonych z nim dzienników wydania specjalnego numeru, poświęconego sprawom i zagadnieniom morza. Zadowolenie moje jest tem większe, że dzień wydania tego numeru zbiega się z dwunastą rocznicą powrotnego połączenia się Pomorza z Niepodległą Rzeczpospolitą i z 650-leciem zjednoczenia tej ziemi z Macierzą.

Należy życzyć, ażeby taka właśnie inicjatywa, która nas wszystkich, całą społeczność pomorską, kieruje wyraźnym i zdecydowanym frontem do morza, kontynuowaną była odtąd w przyszłości jaknajczęściej i jaknajszerzej. Albowiem Polska powinna wciąż jaknajsilniejszym głosem stwierdzać wobec świata, że jej **niezaprzeczalne i niczem obalić niedające się prawo do posiadania własnego morza i własnego doń dostępu — idzie w pierwszym rzędzie w kierunku Bałtyku.** Być może bowiem, że właśnie w wielkim wspólnym okrzyku: — „Idźmy do naszego morza!" — zawrze się **rzetelny i najistotniejszy wysiłek młodego pokolenia polskiego,** a nam pozwoli, choćby na chwilę, zapomnieć o niesnaskach i troskach dnia codziennego. Jestem pewny, że w tym dniu rocznicy zjednoczenia Pomorza z Polską, ponad owe niesnaski i troski wydobędzie się z duszy całej społeczności **zgodne zrozumienie tej prawdy, iż zagadnienie obronności Pomorza przed niebezpieczeństwem zewnętrznem — to nie frazes czy wybieg taktyczny, ale GŁĘBOKA I ISTOTNA TREŚĆ,** bez **której byt tej ziemi musiałby stanąć pod groźnym znakiem zapytania.**

Obronność Pomorza nie polega tylko na samej ilości karabinów, ćwiczących w tej lub owej organizacji, ale przedewszystkiem **na stałym, systematycznym, zgodnym w swej celowości wysiłku gospodarczym,** na bronieniu każdej piędzi ziemi i każdego warsztatu pracy przed zachwianiem się czy upadkiem, na który czyha uporczywie, wciąż czujna zachłanność wroga. Obronność Pomorza polega w pierwszym rzędzie na **skoordynowaniu wysiłku tych wszystkich zrzeszonych, którzy w szeregach Wojska Polskiego służyli:** — na realizowaniu i zrealizowaniu hasła **WIELKIEJ ARMJI REZERWOWEJ POMORZA, opartej o wszystkie bez wyjątku organizacje byłych wojskowych,** jako o czynnik zaprawiony do walki i do twardej pracy. Polega dalej na **wytężonej i zgodnej pracy nad przysposobieniem wojskowem i wychowaniem fizycznem młodzieży,** zarówno szkolnej, jak rzemieślniczej, kupieckiej, wiejskiej czy pracującej w innych jeszcze warsztatach pracy. Polega na stałem **otaczaniu Wojska Polskiego szczerą i silnie akcentowaną sympatją, na wytwarzaniu dokoła Armji atmosfery powszechnej życzliwości i przywiązania,** jako dokoła ośrodka, jedynie powołanego do pełnienia akcji — w ścisłem tego słowa znaczeniu — **obronnej.**

Atoli przedewszystkiem — zagadnienie obronności Pomorza przed zakusami wroga polega na **wytworzeniu pewnej atmosfery SKOORDYNOWANEGO WYSIŁKU W CAŁEM SPOŁECZEŃSTWIE POMORSKIEM.** Dla każdego bowiem z państwowo myślących obywateli w Polsce nie może być żadnej innej zasady w postępowaniu jednostkowem czy zbiorowem, jak tylko taka **zasada, z której da się wydobyć jaknajwięcej siły i mocy dla Państwa.**

Dlatego też również i budzenie przez prasę **dynamiki sił społecznych, opartej o wielką, powszechną i wspólną nam wszystkim w Polsce tęsknotę do morza,** jest dziś na Pomorzu pracą istotnie państwową. Twierdzę, że przeżywamy dzisiaj chwile o tak doniosłem i przełomowem znaczeniu, iż nie stać nas na wątpliwą „przyjemność" załatwiania takich czy innych rachunków partyjno-politycznych, nie stać nas na luksus zaprzątania uwagi społecznej drugorzędnemi sprawami, dającemi się — zależnie od subjektywnego kąta patrzenia — tak albo inaczej oświetlać. Zawsze bowiem twierdziłem i twierdzę, że **wytwarzanie pozytywnych wartości pracy jest działaniem bardziej celowem i skutecznem, niż uprawianie pracy negatywnej,** która w rezultacie nie jest niczem innem, jak tylko działaniem destrukcyjnem.

Dla tej właśnie przyczyny, reprezentować chciałbym jako Wojewoda Pomorski hasło **odwrócenia umysłów społeczeństwa na Pomorzu OD DRUGORZĘDNYCH, choć dziś może ważnemi wydających się spraw i kwestyj,** które napewno przekreśli dzień jutrzejszy, — a natomiast **nakierowania umysłów i zbiorowych wysiłków ku SPRAWOM I ZAGADNIENIOM NAPRAWDĘ WIELKIM, naprawdę istotnym i nieprzemijającym.** Chodzi mi o wytworzenie **dynamiki powszechnego zrozumienia, czem jest Pomorze dla mocarstwowości Państwa,** a co za tem idzie, — o **skierowanie naszych oczu i serc ku Morzu, ku temu źródłu siły, potęgi i rozwoju Polski,** konkretnie mówiąc, o **należyte zorganizowanie szerokiego zaplecza dla Gdyni.**

Wierzę bowiem głęboko, że **JEDYNIE TEN ZWARTY I ROZUMNIE SKOORDYNOWANY FRONT WSZYSTKICH PAŃSTWOWO MYŚLĄCYCH UMYSŁÓW,** — będzie takim niezłomnym wałem obronnym, o który muszą się rozbić wszelkie, choćby najbardziej zaciekłe i uporczywe ataki i zakusy wroga, czekającego u naszych granic.

„Polski lud pomorski spełnił swój dziejowy wobec Ojczyzny obowiązek, zachowując dla Niej polskość prastarej Ziemi Pomorskiej. A własny, niezależny dostęp do morza stał się jednym z głównych czynników, gwarantujących naszą niezależność gospodarczą i polityczną".

Prezydent Ignacy Mościcki.

Baczmy na morze!

Pomorzę polskie czyli gdańskie należało do Polski od r. 994 do 1227, następnie podlegało samodzielnym książętom polsko-pomorskim od r. 1227 do r. 1290, znów przeszło pod władzę królów polskich od r. 1290 do r. 1308. Następnie przeszło pod okupację Krzyżaków od roku 1308 do r. 1454, wróciło do Polski od r. 1454 do czasów pierwszego rozbioru w 1772 r., a od r. 1772 do dnia 10 lutego 1920 r. znajdowało się pod okupacją Niemiec. Widzimy zatem, że Polska władała tą ziemią przez 569 lat, książęta polsko-pomorscy przez 63 lata, a więc we **władaniu Polski Pomorze znajdowało się przez 632 lata,** gdy tymczasem okupacja Krzyżaków trwała 146 lat, a Prusaków 148 lat, czyli **władanie niemieckie tą zie-**

H. Bagiński — Zagadnienie dostępu Polski do morza.

* * *

„Niema już społeczeństwa, niema rządu ani kraju, w którymby się z potęgą morską i z polityką morską nie liczono a wypadki zeszłego stulecia, prawie doby ostatniej, które pchnęły politykę europejską na tory polityki oceanicznej, wszechświatowej, zmuszają cały nacisk położyć na rozwój floty i na ekspansję narodów kolonjalną, czyli na politykę zamorską".

Prof. Szelągowski — „Walka o Bałtyk".

* * *

„Pruskie panowanie nad ujściami Wisły było jakgdyby gwoździem, wbitym w ciało Rzeczypospolitej, który i wolny przebieg soków żywotnych tamował i sprawiał boleść niewymowną. Odtąd i handel i rolnictwo były w Polsce sparaliżowane".

W. Kalinka — „Sejm Czteroletni".

Nasza misja dziejowa nad morzem

w oświetleniu głośnego historyka niemieckiego

Jak spienione fale oceanu o wały nadbrzeżne — uderzają argumenty niemieckiej propagandy przeciwkorytarzowej o zachodnie granice Polski, o granicę Pomorza. Niemcy nacjonalistyczne nie mogą przeboleć utraty ziemi Pomorskiej, nie mogą przeboleć, co najważniejsza, że Polska odzyskała dostęp do morza. W wir walki wciągą się po tamtej stronie prasę, uczonych, instytuty naukowe, wysuwa się argumenty z najróżniejszych dziedzin, najbardziej naciągnięte. Lecz Polska w obronie granic Polski i dostępu do morza i bezpodstawnej a tendencyjnej propagandzie niemieckiej przeciwstawia nasze prawa geograficzne, historyczne, etnograficzne i gospodarcze. Często w tej walce o polskie ziemie dostarczają nam broń w postaci druzgoczących wprost argumentów sami **Niemcy i literatura niemiecka.**

Głośne jest w historji literatury niemieckiej i w historji politycznej Niemiec z okresu wojen napoleońskich nazwisko: **Ernst Moritz Arndt.**

Kiedy ziemie niemieckie zalane były przez wojska napoleońskie, gorącem słowem w piśmie i prozie wzywał ziomków do walki o wolność. Uczucia patrjotyczne tego niemieckiego piewcy wolności są więc absolutnie niepodejrzane.

Otóż ten sam Ernst Moritz Arndt, znany również jako historyk, w dziele swojem **„Germanien und Europa"** wyraża bardzo charakterystyczny pogląd na sprawę, o którą Niemcy obecnie tak zaciętą staczają walkę.

Arndt, omawiając zagadnienie granic państwowych rozróżnia granice naturalne i językowe. Z granic naturalnych w pierwszym rzędzie stawia on **granicę morską,** wobec której nawet w razie potrzeby, jeśli tego wymaga dobro państwa, na dalszy plan zejść muszą prawa językowe jako drugorzędne. Arndt pisze dosłownie:

„Przy oznaczaniu geograficznej granicy jakiegoś narodu lub państwa, wymieniłem granicę językową; muszę o tem powiedzieć moje zdanie: Geograficzna granica jest dla mnie pierwszą, językowa drugą. **POLSKA NP. GDYBY JESZCZE BYŁA PAŃSTWEM, MUSIAŁABY PANOWAĆ NAD NIEMCAMI W PRUSACH I KURLANDJI, PONIEWAŻ TAM MUSIAŁABY POSIADAĆ SWOJĄ MORSKĄ GRANICĘ. TAMCI NIEMCY NIE MOGLIBY BYĆ ZŁĄCZENI Z PAŃSTWEM NIEMIECKIEM".**

Słowa te pisał historyk niemiecki w r. 1803. Konieczność zaś posiadania morza Arndt tak uzasadnia:

„Każdy kraj, któremu przyroda tego nie odmówiła, musi posiadać morze, które przez handel i pobudzenie czynności i przemysłu jest największym środkiem wychowawczym".

Nie do pomyślenia jest również w dzisiejszych warunkach zdanie, jakie Arndt przed przeszło stu laty wyraził o przyczynach upadku Polski i wogóle o samej Polsce i Polakach. Arndt ubolewa nad tem, że **Polacy, naród liczny i bitny, przez niekorzystne warunki i przez napór sąsiadów musiał upaść:**

„Polska straciła przez Krzyżaków swoje morze na północy. Prusy i Kurlandja były niemieckiemi kolonjami pod samodzielnemi rządami. Wprawdzie w 15 i 16 wieku straciły one niezawisłość, ale naród innego języka, a z nim **inne narody morskie pożerały bogactwa Polski. Anarchiczna konstytucja,** w którą popadł ten piękny kraj właśnie w tym czasie, kiedy reszta Europejczyków skonsolidowała się w państwach, pozwoliła Polakom zapomnieć, że **PRZEDEWSZYSTKIEM ONI JAKO NARÓD MUSZĄ NA PÓŁNOCY PANOWAĆ NAD MORZEM I ŻE MNIEJSZA ILOŚĆ NIEMCÓW Z ICH MNIEJSZEM PRAWEM JĘZYKOWEM MUSI USTĄPIĆ PRZED WIĘKSZEM GEOGRAFICZNEM PRAWEM".**

Te słowa historyka niemieckiego z przed wieku są tylko potwierdzeniem haseł, głoszonych dzisiaj przez obrońców Pomorza. Dziś jesteśmy państwem w rzeczywistości i nasze prawa do panowania nad morzem są przykazaniem narodowem.

Pozatem słowa powyższe są wymowną ilustracją dzisiejszej obłudy polityki niemieckiej, która nie waha się grozić zburzeniem pokoju w imię głoszonych przez siebie barbarzyńskich haseł rewizjonistycznych.

Wychowanie wojskowe młodzieży nad morzem

Nasz wywiad z Dowódcą O. K. VIII p. Gen. St. Pasławskim

Nad polskiem morzem trwa praca na wszystkich frontach bez przerwy. Osobna jej pozycja stanowi wysiłki i niestrudzone zabiegi władz wojskowych. Idzie ona w wielu kierunkach. Nasze lokalne władze wojskowe w pierwszym rzędzie zainteresowały się młodzieżą szkolną, aby z niej stworzyć twórczych pionierów idei polskiego morza. **zł**

Znaczenie zapoczątkowanej przez nasze władze wojskowe akcji zorganizowania obozów letnich nad morzem jest daleko szersze, niżby to się mogło napozór zdawać. Jest to bowiem niejako cząstka wielkiego programu, zmierzającego do realizacji jeknajszerzej pojętej idei morskiej.

Aby zapoznać szerszy ogół społeczeństwa z akcją władz wojskowych w kierunku organizowania obozów letnich nad morzem przez władze wojskowe, zwróciliśmy się do Dowódcy O. K. VIII. p. Generała Stefana Pasławskiego z prośbą o zaznajomienie nas z organizacją obozów letnich w Cetniewie.

P. generał Pasławski podniósł na wstępie ogromne znaczenie, jakie ma pobyt młodzieży nad morzem dla jej rozwoju fizycznego.

Morze nasze — mówi p. generał Pasławski — hartuje młodzież i przyspiesza w wysokim stopniu jej zdrowy rozwój. Przeprowadzone pomiary młodzieży przychodzącej i odchodzącej dały wyniki wprost zdumiewające. Poprostu wierzyć się nie chce, że w ciągu jednego miesiąca przyrost wzrostu wynosi od 1 i pół do 2 i pół cm., w kilku wypadkach zanotowano aż do 5 cm. Przyrost na wadze wynosi, jak to wynika znowu z przeprowadzonych przez nas badań, przeciętnie 4 kg. przy dość forsownych ćwiczeniach fizycznych. Cyfry te w porównaniu z cyframi, jakie osiąga się w innych obozach są znacznie wyższe i wskazują dobitnie na dobroczynne działanie naszego morza. Chciałbym tu sprostować pewien pogląd, jaki utrzymuje się wśród społeczeństwa, jakoby dość ostre nasze wiatry morskie działały ujemnie. Mamy klasyczne przykłady, że wiatry nadmorskie nawet w okresie od sierpnia do września bynajmniej nie są przykre. Przeciwnie, wpływają one w wysokim stopniu hartująco i uodporniająco na młodzież. Widzimy z tego, że pobyt nad naszym szarym Bałtykiem jest zbawienny nie tylko w lecie. Uważam, że bardzo dodatni i zbawienny pobyt nad morzem daje się zauważyć w czasie od czerwca do połowy września. Wiatry w tym okresie choć miejscami silne, są jednak ciepłe. Młodzież, która w tym czasie korzysta z pobytu nad morzem magazynuje siły i zdrowie do przyszłych zmagań z życiem.

Obozy letnie w Cetniewie

Obozy letnie dla młodzieży organizujemy rok rocznie na terenie Cetniewa. Teren ten w chwili, kiedy objęliśmy go w posiadanie był zupełnie pusty, przyczem działanie fal morskich, deszczy i wiatrów na tym odcinku było i jest wprost destrukcyjne. Opady wodne, które w pewnych porach roku są tu dość częste, wyrywają poprostu bruzdy w terenie, fale zaś morskie w stopniu zupełnie widocznym wskutek specjalnego tutaj silnego prądu morskiego podmywają wybrzeże. Postanowiliśmy tedy przedsięwziąć pewne prace w kierunku umocnienia wybrzeża i zadrzewienia tere u, by wstrzymać napór gwałtowny prądu morskiego i wiatrów. Akcję zapoczątkowaliśmy już w r. 1929. Realizujemy obecnie **plan budowy wału ochronnego** na całym odcinku morza, którego pewną już część wybudowano. Wał ten oparł się dotychczas szczęśliwie burzom. W obecnej zimie wyjątkowo jednak silne burze w pewnym stopniu go uszkodziły. Budowa wału, którą wykonuje się siłami saperów, będzie całkowicie ukończona w roku bieżącym.

Prace, jakie prowadzimy na terenie Cetniewa obejmują również sadzenie drzew, które zapoczątkowane w r. 1929 kontynuuje się rok rocznie na przedwiośniu i jesieni. Dotychczas zasadzono na tym obszarze już około **35.000 drzew.** Celowe ugrupowanie drzew zmierzać ma do osłony od wiatrów stałych budowli i namiotów.

Powoli, ale systematycznie dążymy **do utworzenia pewnego rodzaju dzikiego parku w Cetniewie.** W obrębie tego parku znajdować się będzie **stadjon sportowy,** którego budowę już zapoczątkowano. Pragniemy stworzyć na tej przestrzeni wielki **ośrodek życia sportowego.**

— Jak upływa, panie generale, życie w obozie?

Rola obozów w życiu młodzieży

— Cetniewo zaczyna się zaludniać z początkiem lipca. Obozy podzielone są na dwa turnusy. Pierwszy turnus młodzieży obozuje od 1 do 15 lipca, drugi od połowy do końca lipca. Młodzież w obozach rozdzielona jest na kilka kompanji, na których czele stoją oficerowie. Pragnę tu zaznaczyć, że personel tak instruktorski, jak i podoficerski przygotowany jest do należytego obchodzenia się z młodzieżą. Młodzież, przebywająca w obozach korzysta z pełnej swobody, przyczem obozuje w dużych namiotach zbiorowych.

Program zajęć codziennych obejmuje elementarne ćwiczenia P. W., częściowo strzelanie, tak z broni małokalibrowej jak i wojskowej, musztrę oraz prymitywne ćwiczenia polowe. To jedna część dnia. Druga część dnia młodzieży upływa na ćwiczeniach fizycznych. Młodzież uprawia lekką atletykę i gry sportowe pod kierownictwem wyspecjalizowanych oficerów. Program dnia uzupełniają pogadanki i wykłady o treści wojskowej i ogólno-kształcącej, urządzane przez specjalny personel pod okiem profesorów gimnazjalnych. Kursy te stanowią przepisowe **zakończenie okresu P. W.,** jaki **upoważnia młodzież do korzystania z pewnych ulg w służbie wojskowej.**

Trzeba dodać, że stałymi już poniekąd mieszkańcami Cetniewa są uczniowie 2-go korpusu kadetów z Chełmna, młodzież P. W., oraz absolwenci oficerskiej **Szkoły Sanitarnej,** która posiada w Cetniewie nawet własne szałasy.

Tak więc teren Cetniewa wykorzystujemy w całej pełni, aby młodzieży za śmiesznie niską cenę, bo groszową opłatą umożliwić pobyt nad morzem w jak najidealniejszych warunkach.

Fundacja oficerskich domów wypoczynkowych

Mały skrawek tego terenu odstąpiliśmy Fundacji Oficerskich Domów wypoczynkowych, której początki sięgają 1927 roku, kiedy z inicjatywy pułk. dr. Gilewicza lekarze VIII. korpusu zawiązali stowarzyszenie, które wybudowało nad morzem t. zw. **„Biały Dworek"**, na gruncie oddanym przez ówczesnego dowódcę O. K. VIII. generała Berbeckiego. Generał Berbecki, widząc powodzenie tej akcji, wybudował tam cztery baraki, które do dziś dnia służą jako letniska dla rodzin oficerskich.

Inicjatywa dowództwa VIII. korpusu odbiła się głośnem echem u władz centralnych. W r. 1929 generał Konarzewski, jako szef administracji armji zainicjował utworzenie **Fundacji Oficerskich Domów wypoczynkowych.** Fundacja ta posiada m. in. domy wypoczynkowe w Krynicy, Rabce i t. d. i ona to przejęła domy oficerskie w Cetniewie i przystąpiła w roku 1930 do budowy trzech will, a w r. 1931 do budowy pięknego kasyna dla letników. Obecnie oficerskie domy wypoczynkowe pomieścić mogą przeszło 250 osób.

Dzięki wydatnej pomocy sejmiku powiatu morskiego — kończy p. generał Pasławski — wybudowano ostatnio drogę, wiodącą od wielkiego bulwaru nadmorskiego, który przebiega również przez terytorjum wojskowe w Cetniewie, do kompleksu domów wypoczynkowych. Wybudowanie tej drogi przyczyniło się w znacznym stopniu do podniesienia możliwości eksploatacyjnych i do stworzenia bezpośredniego dostępu do obozów letnich P. W.

W ten sposób władze wojskowe realizują ze swej strony wielki program morski w dziedzinie wychowania naszej młodzieży.

„Niech sława, która otacza żołnierza polskiego, będzie dzisiaj udziałem i polskiego Marynarza, a Polska Marynarka Wojenna niech stanie się jednym z najmocniejszych ogniw mocarstwowej potęgi Rzeczypospolitej".

Józef Piłsudski.

Młode wilczęta morskie na Bałtyku

Z rozwoju morskiego przysposobienia wojskowego

Młode pokolenie od kilku lat zaprawia się i ćwiczy w sztuce żeglarskiej na morzu. Przed laty to wychowanie i pasowanie młodych lądowców na „wilków morskich" szło leniwie. Dziś dokonano już poważnego dzieła w tej dziedzinie. Stworzono tabor morski, stworzono ramy organizacyjne. Czuwa nad tem państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego.

Tabor morski składał się w pierwszym okresie z 4 jachtów i 2 joli. Teren ćwiczebny znajdował się początkowo na półwyspie Helskim w gminie Bór Jastarnia. Już w czerwcu 1930 r. **Wojskowy Yacht Klub** przystąpił do zorganizowania w Jastarni **letnich kursów żeglarskich.** Kursy trwały 2 miesiące, wykorzystano tabor morski Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego oraz jach „Junak". Ukończyło kurs około **70-ciu jachtsmenów.**

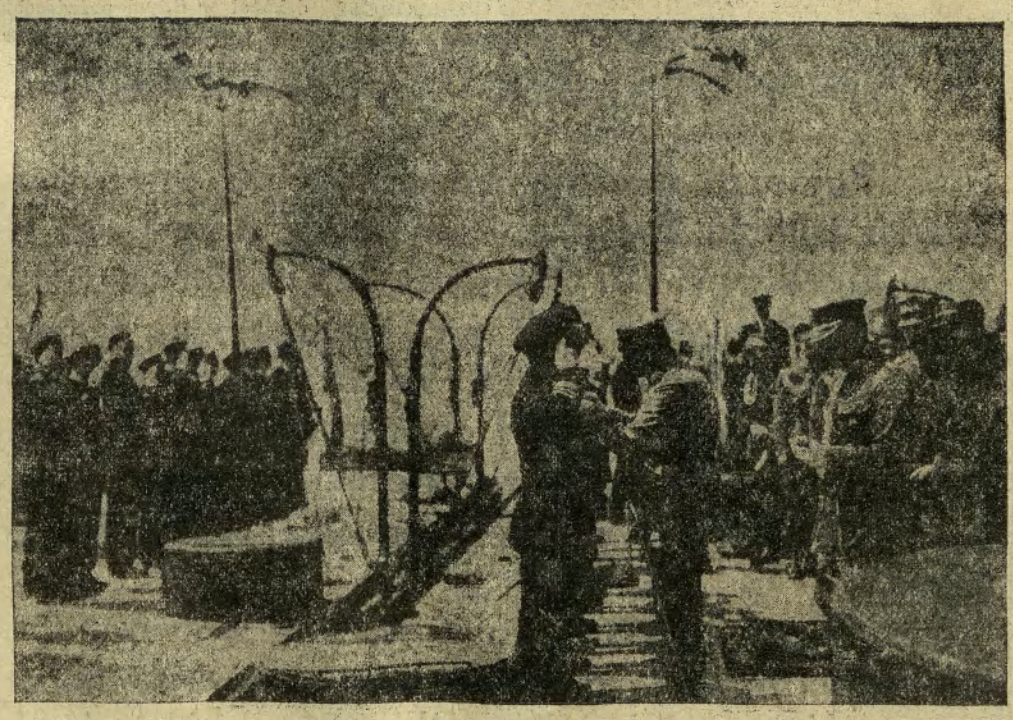
Doświadczenie zdobyte na kursie w Jastarni wykazało, że Jastarnia nie jest odpowiednia dla kursów żeglarskich. Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego postanowił ośrodek morski przenieść na stałe do Gdyni. Wkrótce Komendant Obwodu P. W. i W. F. 65 pułku piech. w Gdyni, w porozumieniu z Dyrektorem Państwowej Szkoły Morskiej przystąpił do organizacji stałego Ośrodka Morskiego w Gdyni. Zawrzała praca nad zorganizowaniem Ośrodka Morskiego, ściągnięto z Jastarni cały tabor morski, uzyskano miejsce w porcie w Gdyni i na molo rybackiem, przystąpiono do budowy hangaru, a w listopadzie 1930 r. cały tabor morski ulokowano na zimę w nowowybudowanym hangarze.

W tym czasie Państwowa Szkoła Morska urządziła 3 miesięczny kurs teoretyczny dla początkujących żeglarzy w Gdyni i okolicy; uczestników kursu było 30, rekrutowali się oni przeważnie z młodzieży szkół średnich i harcerstwa. Jednocześnie przystąpiono do remontu taboru morskiego. Zakupiono łódź motorową ratowniczo-holowniczą, niezbędną na wypadek jakich awaryj. Na wiosnę 1931-go, cały Ośrodek Morski był już kompletnie zorganizowany; tabor morski tworzyły jachty: „Kondor", „Gryf", „Kaper" oraz 2 jole, 2 szalupy wiosłowe i motorówki.

W lipcu tego samego roku zorganizowano pierwszy miesięczny kurs żeglarski, na który powołano z całej Polski 30 jachtsmenów i 15 harcerzy z drużyn wodnych. Drugi kurs 30 harcerzy i 15 jachtsmenów, trwał od sierpnia do września.

W kursach tych młode wilki morskie otrzymały pełne i dokładne wyszkolenie. 18 kursistów w zakończeniu swych prac odbyło dwutygodniową podróż na jachcie „Junaku" do Szwecji i Danji. Kursy zakończyły egzaminy, którym przewodniczył delegat Polskiego Związku Żeglarskiego oraz członk. komisji z Urzędu Morskiego z Państwowej Szkoły Morskiej. Kursiści otrzymali dyplomy: kapitanów jachtowej żeglugi, sterników jachtowej żeglugi, kapitanów żeglugi śródlądowej i sterników żeglugi śródlądowej.

Pierwsze zorganizowane kursy żeglarskie na morzu w roku 1931 przysporzyły Polsce około 100 wykwalifikowanych żeglarzy którzy, rozsiani po całej Polsce, stali się pionierami idei Morza Polskiego i żeglarstwa wśród szerszych mas społeczeństwa.



Marszałek Piłsudski na pokładzie monitora rzecznego w Toruniu dekoruje oficerów marynarki wojennej.

Inż. Eugenjusz Kwiatkowski

Morze — źródłem naszej siły

Ostatnio ukazała się na półkach księgarskich świetna książka b. min. przem. i handlu, p. Inż. Eug. Kwiatkowskiego, p. t. „Dysproporcje", będąca kapitalnym przekrojem rozwoju państwowości polskiej. Autor, którego nazwisko, jako właściwego twórcy naszego portu w Gdyni, z czcią i wdzięcznością wymawiane jest przez całą Polskę, upoważnił naszą Redakcję do przedrukowania w dzisiejszym naszym numerze ustępów ze swej książki, tyczących Gdyni i morza (Redakcja).

„Najdawniejszem, a może i najważniejszem posłannictwem Polski było ustalenie wyraźnej linji rozgraniczającej dwie rasy, dwa związki kultur, dwie niezgłębione możliwości rozwoju: germańsko-niemiecką i słowiańsko-polską. Zjednoczenie zachodnich, pobratymczych Słowian, opartych szeroką i mocną podstawą o Bałtyk, wymagało oczywiście wiekowych, nieustannych wysiłków, ofiar, skoncentrowanej i świadomej woli; otwierało jednak nieocenione możliwości rozwoju, narzucało konsekwentnie linje ewolucji, harmonizujące czynniki potęgi gospodarczej z czynnikami potęgi politycznej. Wielkie wybrzeże morskie, skierowane frontem ku Europie zachodniej, byłoby nieodzownie zadecydowało o historji politycznej i gospodarczej, o rozwoju społecznym i kulturalnym Polski na całe tysiąclecia. Samodzielna praca na morzu, to najbardziej bezpośredni, najżywszy, najczynniejszy kontakt z cywilizacją całego świata; to nieodparty przymus rozwoju handlu, a w konsekencji rozwoju produkcji, rozkwitu miast, podniesienia i doprowadzenia w głąb warstw społecznych dobrobytu, a więc i oświaty, to źródło lepszej organizacji społecznej, doskonalszych praw, znaczniejszych środków obronnych.

Przebłysku uświadomienia tej roli Polski dawnej, tego jej posłannictwa dziejowego przejawiały się nieraz i za Piastów i za Jagiellonów, i później nawet aż do ostatnich chwil upadku Rzeczypospolitej szlacheckiej ale najjaśniej może zostały sformułowane przez biskupa Dymitra Solikowskiego, który w r. 1573 pisał:

> „Każdemu panu i narodowi więcej na morskiem państwie zależy, niźli na ziemskiem. Kto ma państwo morskie a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddala, a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim".

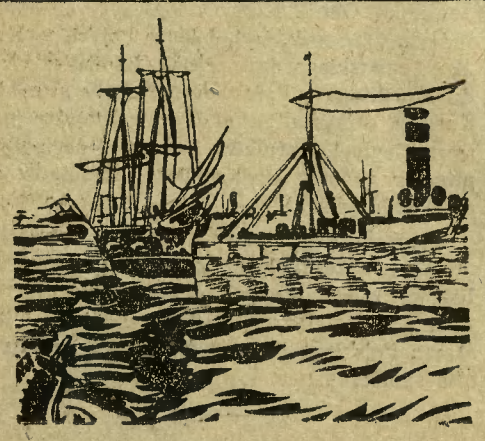
Zamiast na zachód — na wschód

Niestety, stopniowo ale nieodwołalnie, wzrok dawnej Polski odwraca się wciąż od zachodu i wybrzeża morza bałtyckiego, ucieka od drogi wielkiego oporu ale i wielkich korzyści, ucieka od naturalnego posłannictwa i obowiązku, oddala się od ŹRÓDŁA SWOJEJ SIŁY, kierując się coraz bardziej, coraz wyraźniej i zdecydowaniej, coraz konsekwentniej nawet na wschód, do źródła swej słabości.

Jeżeli fundamentem handlu wewnętrznego są i pozostaną zawsze miasta, to handel zewnętrzny, szczególnie w dawnych wiekach prawie całkowicie musiał się opierać o drogi komunikacyjne wodne, rzeki i morze, a współzależność ta była wówczas znacznie nawet silniejsza niż obecnie. Eksport tak wielkiego Państwa jak Polska, przedstawiał się całkiem poważnie.

„Przez Gdańsk — pisze Surowiecki — „od najdawniejszych czasów najwięcej z Polski wychodziło płodów zagranice; w tym porcie opatrywała się cała północ z zachodem Europy. W 14 już wieku prócz mnóstwa swoich, 300 okrętów zatrudniało się na rok ich wywozem. Cellariusz z wielu innemi liczy 100.000 łasztów samego zboża, które wówczas co rok przedawano do obcych krajów; w jednym zaś roku summa ta doszła podług niego do 365.000 łasztów, czyli do 10.950.000 korcy".

Ponadto corocznie wywożono około 60.000 wołów, znaczne ilości koni, owiec, świń, drzewa, lnu, konopi, potażu, skór. Również niemałe ilości produktów polskich przechodziły przez inne porty nadbałtyckie, w których rozwijał się zarazem handel importowy. Tu więc przewijały się olbrzymie źródła bogactw, związane najściślej z interesem warstwy szlacheckiej, oddającej poważną część produkcji swego gospodarstwa na wywóz, oraz stanowiącej prawie wyłącznego konsumenta dla towarów zagranicznych.



Żelazna konsekwencja polityki pruskiej.

Niestety, przebłyski tego programu morskiego, rozrzucające w historji fragmentaryczne, nieskoordynowane wysiłki i poczynania, rozrywające wątek raz za razem, jak próby budowy polskich portów w Elblągu, w Pucku i na Helu, jak organizacja kaprów pod banderą królewsko-polską, jak zainteresowania morskie i Zygmunta Augusta i Henryka Walezjusza i Stefana Batorego i Władysława IV, nie pozostawiły po sobie trwalszych śladów nawet w psychicznem nastawieniu społeczeństwa polskiego. Były to bowiem raczej rapsody historyczne, niż przemyślany wysiłek konsekwentnej polityki gospodarczej.

Już w 18 wieku polityka pruska z żelazną konsekwencją dążyła do odebrania Polsce Pomorza z Toruniem i Gdańskiem, do odcięcia Polski od Bałtyku przez położenie równoległej do wybrzeża granicy pruskiej, a następnie do zaboru Wielkopolski i zagarnięcia Śląska, będącego wówczas w posiadaniu cesarza austrjackiego.

Jest sprawą dokumentarycznie i ponad wszelką wątpliwość ustaloną, że zachodnie granice Polski w 11 stuleciu opierały się o rzekę Łabę, a początek 12-go wieku doprowadził panowanie Polski nad brzegami Bałtyku aż po Rugję, łącznie więc ze Szczecinem, Kołobrzegiem i Gdańskiem. K. Hampe w pracy swej p. t. „Der Zug nach dem Osten" wykazuje, że w ciągu 10 wieków zdobyto podbojami na ludności słowiańskiej 200 tys. km.², a obszar wynoszący zwyż połowę dzisiejszej Polski, a równy dwu piątym terenu obecnej Rzeszy Niemieckiej. Jan Długosz, kronikarz dawnej Polski, mówi o Krzyżakach: „Latrones cruce signati", „zbójcy krzyżem znaczeni", charakteryzując wyraźnie tą lapidarną metodą, kto na tym terenie był zaborcą, a kto obrabowanym. Tomasz Święcki w swej głęboko ujętej pracy z pierwszych lat 19 stulecia pisze o podstawach polityki pruskiej, formujących się już w pierwszych okresach państwowego istnienia Polski w ten sposób, że „szczególnym celem zaborów Niemców ziemia pomorska bydź zaczęła."

Należy zaznaczyć, że przed pierwszym rozbiorem Polski nasza granica państwowa dosięgała prawie rzeki Odry, a więc i na zachodzie i na północy nie odzyskała nowa Polska nawet tego, co bezspornie posiadała już przed rozbiorami.

OBECNY STAN FAKTYCZNY NA POMORZU JEST I POZOSTANIE DLA NAS NA ZAWSZE NAJISTOTNIEJSZYM WARUNKIEM POLITYCZNEGO BYTU I SAMODZIELNEJ EGZYSTECJI GOSPODARCZEJ. Trzeba tylko wyobrazić sobie Polskę, jako olbrzymi balon, uczepiony podstawą u wąskiego wybrzeża morskiego. Wewnątrz tego balonu ciśnienie gospodarcze musi ustawicznie wzrastać. Powiększa się ono przez niezbędny import, który w perspektywie lat musi wykazać tendencje do rozwoju; wzrastać ono będzie przez narastanie ludności miejskiej, przez wzrastającą produkcję i organizujący się handel. Ilość drobin gospodarczych, zamkniętych w tym polskim balonie, będzie się ustawicznie mnożyć, ruch ich będzie się potęgować, a więc i wewnętrzne ciśnienie musi ustawicznie wzrastać. Ściany opierające się o nasze granice lądowe są jednak nieprzenikliwe dla wyrównania się tych ciśnień. One są przeszkodą osmozy gospodarczej, a nie jej pomocą. JEDYNĄ NAPRAWDĘ WOLNĄ GRANICĄ, JEDYNEM MIEJSCEM WYRÓWNANIA WCIĄŻ ROSNĄCYCH CIŚNIEŃ, JEDYNYM, NIEOGRANICZONYM KONTAKTEM GOSPODARCZYM Z CAŁYM ŚWIATEM JEST WŁAŚNIE GRANICA MORSKA.

Antypolski front w Niemczech

Dziś przez porty w Gdańsku i Gdyni przechodzi około 12 miljonów ton towarów rocznie z Polski i do Polski, a cyfra ta stale, nawet w okresie kryzysu wzrasta. Oznacza to, że kilkudziesięciokilometrowa granica morska Polski — jako element gospodarczy — równoważy się dziś w obrocie towarowym z około 5.500 km. granicy lądowej. Każdy metr, każdy kilometr granicy morskiej pracuje więc dla Polski 100 razy intensywniej, prędzej i przyjaźniej, niż metr czy kilometr granicy lądowej.

Ktokolwiek więc wystawia hasło rewizji tej granicy Polski w sensie oddzielenia od nas, wbrew woli 90% ludności i wbrew wielowiekowej historji Polskiego Pomorza, winien jasno i bez obłudy mówić: domagam się ponownego podziału Polski i wpędzenia jej za pośrednictwem niewoli gospodarczej w niewolę polityczną.

Front antypolski w Niemczech jest dziś bardziej jednolity i zwarty, jest szerszy i głębszy zarazem, bardziej żądny nietylko rewindykacji i dawnych zaborów Polskich, ale i zemsty, niż kiedykolwiek dawniej. Nastawienie antypolskie w każdym celu, w każdej sprawie jest dziś w Niemczech wstępnym warunkiem egzystencji każdego z rządów.

Należy sobie wyraźnie i jasno zdać sprawę w Polsce z tego, że gdyby nawet późniejsze pokolenia niemieckie pogodziły się kiedyś z utratą Poznańskiego, to żadne z nich nie pogodzi się z przynależnością Polski do Pomorza i Górnego Śląska. Dla narodu niemieckiego program ten pozostanie zawsze kwestją ambicji; dla polityków niemieckich wypływa on ze świadomości, że Pomorze i Śląsk są podstawą niezależności gospodarczej i politycznej Polski, a jako takie stwarzają mocną zaporę dla germańskiej tendencji parcia na wschód, a jednocześnie paraliżują swobodę ruchów niemieckich na zachodzie. W ostatecznym rezultacie są to dwa najbezwzględniejsze i najmocniejsze hamulce przeciwko kontynentalnej supremacji Niemiec w Europie.

Omawiana akcja niemiecka zaprzęgła do swego antypolskiego rydwanu olbrzymie środki materjalne i dziś jest w stanie uderzać w całą klawjaturę polityczną Europy.

Miłość społeczeństwa ku własnemu morzu

Sama konieczność wskazuje nam na niezbędność podtrzymania i nieprzerwanego rozwoju naszej polityki morskiej. Każdy nowy metr wybrzeża, każdy nowy dźwig, każdy skład towarowy, każda nowa placówka handlowa w Gdyni, każde ulepszenie komunikacji, każdy nowy okręt, każda nowa fabryka na wybrzeżu, każdy bank, każda nowa więź cementująca Gdynię z Pomorzem, a całe województwo Pomorskie z resztą państwa, to wielka zdobycz, to poważny aktyw naszego dorobku państwowego.

Powstają dopiero zaczątki agencyj morskich, niejasno zarysowują się nowe potrzeby w zakresie komunikacji telegraficznej i telefonicznej, związanej z siecią międzynarodową, wyłaniają się wciąż nowe potrzeby, związane z miejskim ośrodkiem portu, ma powstać z nicości własne prawo morskie, własna literatura techniczna i komercjalna. Ale stokrotnie wyżej, ponad wszystkie wymienione tu problematy, wznosi się zagadnienie psychiczne. Nie można zaprzeczyć, że zrodziła się już i krzewi się dalej miłość społeczeństwa polskiego ku własnemu morzu.

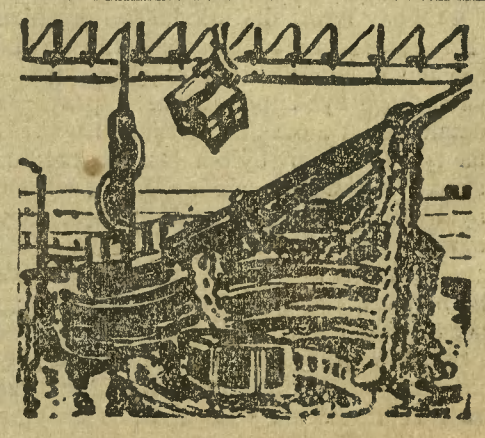
Ale miłość — to tylko uczucie, które może się wzmagać i które może zanikać. Przez wieki całe, wbrew narzucającym się okolicznościom i potrzebom, byliśmy narodem rolników. Dziś musimy się stawać narodem wielo-funkcyjnym, społeczeństwem kupców, przemysłowców, rolników, pracowników fizycznych i umysłowych. Przez szereg stuleci zasklepiliśmy się w zagadnieniach lądowych; dziś musimy znaleść miejsce dla zagadnień morskich. Praca ta wymaga skierowania wzroku w przyszłość i zrozumienia, że wytrwała i świadoma polityka morska daje istotnie rezultaty później, wolniej, ale i obficiej, niż jakikolwiek inny wysiłek.

Narodowy Obowiązek

Dn. 18 lipca 1930 r. J. EKSCELENCJA KS. DR. STANISŁAW OKONIEWSKI, BISKUP CHEŁMIŃSKI, dokonał w Gdyni poświęcenia statku „Dar Pomorza" i wygłosił podniosłe przemówienie. Z tego przemówienia Arcypasterza Ziemi Pomorskiej przypominamy poniższe wzniosłe zdania.

...„Pomorze słusznie zrozumiało, że jest **strażnicą polskiego Bałtyku** i że jest istotnie tą dzielnicą, która wykazać pragnie światu mocarstwowość Rzeczypospolitej... Tak jak Pomorze, ta cząstka Rzeczypospolitej jest tym wspaniałym symbolem naszego państwa, tak też „Dar Pomorza" jest **symbolem polskości Pomorza,** które przez swój wysiłek zadokumentowało, co społeczeństwo zdziałać może.

Jeżeli wszyscy tak pojmować będą swój narodowy obowiązek, to Polska utrwali swoją mocarstwowość po wsze czasy. Oby dar społeczeństwa pomorskiego wydał jaknajobfitsze owoce".



F. Hilchen
Dyrektor departamentu morskiego M. P. i H.

Podstawy polskiej polityki morskiej

B. Minister Eug. Kwiatkowski w świeżo wydanej swej książce „Dysproporcje" pisze:

„Na przestrzeni obejmującej 90% granicy polskiej został wystawiony nieprzebyty mur chiński, którego szczyty są posypywane wciąż nowemi szczerbami tłuczonego szkła; przedstawia on taki sam splot trudności i przeszkód dla przebycia towaru, jak dziś dla człowieka przedstawia komunikacja międzyplanetarna."

Powyższe scharakteryzowanie przeszkód naszej wymiany towarowej ze światem przez wszystkie prawie granice lądowe i konieczności szukania wolnego ujścia i wolnej wymiany przez nasze porty i naszą granicę morską, daje najlepsze podłoże do uzasadnienia polskiej polityki morskiej.

Polska racja stanu, polskie gospodarstwo krajowe nie może istnieć, gdy obce organizmy państwowe, częstokroć nam wrogie i dążące do unicestwienia naszej niepodległości, mają kontrolę nad naszym handlem zagranicznym. Morze więc i w tych warunkach staje się nie jednym z elementów i instrumentów naszej wymiany towarowej ze światem, ale **JEDYNEM** ujściem, jedyną drogą, łączącą nas z naszemi rynkami zbytu i zakupu.

Gdy Traktat Wersalski utworzył wolne miasto Gdańsk, wydzielając go z Prus celem dania Polsce technicznej możności wykorzystania dostępu do morza, to większość Narodu Polskiego rozumiała, że zagadnienie morskie jest tem rozwiązane, jak również rozumieli tak sami autorzy tego projektu. Zdawało się nam, że wieki tradycji łączności gospodarczej Polski z Gdańskiem, naturalne geograficzne położenie Gdańska u ujścia Wisły, ta nierozerwalność historyczna węzłów, łączących Polskę z dawnym Gdańskiem, węzłów, które należycie rozumiane były przez ówczesny Gdańsk, który pomimo przeważającej ludności niemieckiej przez blisko 20 lat opierał się wchłanianiu go przez Prusy i jeszcze w 1815 roku szukał na Kongresie Wiedeńskim możliwości powrotu do Polski, — że wszystko to jest dostatecznem podłożem, aby polską politykę morską oprzeć na Gdańsku i pozostawić mu, jak w czasie istnienia pierwszej Rzeczypospolitej, wykorzystywania morza „za nas".

Jednak 100 lat rządów pruskich zmieniło radykalnie ludność i strukturę miasta Gdańska, nad czem pracowała usilnie i metodycznie racja stanu Pruskiego. Gdańsk — wolne miasto, od samego początku stanął wrogo do powstającej państwowości polskiej, wtedy, kiedy i Rząd Polski i opinja polska, zahypnotyzowane urojoną przeszłością, otwarły mu serce, niepomnąc, że prawdziwa rzeczywistość historyczna daje nam zupełnie inne oblicze Gdańska w przeszłości, jako monopolisty naszego handlu zagranicznego, niedopuszczającego polskiego kupca do handlu i zbierającego potężny haracz za pośrednictwo.

Jakżeby się inaczej potoczyły wypadki, gdyby Gdańsk, zaraz po powstaniu jako wolne miasto, okazał się „filopolski", działał tanim kosztem na nasz sentyment narodowy, nie ujawniając na każdym kroku swej antypatji do Polski i wrogiego stosunku do interesów gospodarczych naszego Państwa. Oddalibyśmy mu napewno jak lat temu kilkaset cały monopol handlu morskiego i na tem skończyłaby się samodzielność naszej polityki morskiej.

Historja wyda w tej sprawie wyrok sprawiedliwy i orzecze, że dzięki tej nienawiści, jaką zionął od początku Senat w. m. Gdańska w stosunku do Polski, nastąpiło **RADYKALNE OTRZEŹWIENIE OPINJI POLSKIEJ** i uleczenie jej z mrzonek wyimaginowanej przeszłości stosunku Gdańska do Polski. Gdańskowi i jego wrogiemu ustosunkowaniu się do wszystkiego co polskie zawdzięczamy to, że nastąpił w Narodzie Polskim przewrót pojęć co do roli Gdańska, co stało się znakomitem podłożem do powstania samodzielnej narodowej polskiej polityki morskiej, uniezależnionej od Gdańska, a natomiast włączającej również i wykorzystanie portu gdańskiego do swego programu.

Dopiero Rząd Marszałka Piłsudskiego po przewrocie majowym, a w Rządzie tym Min. Kwiatkowski, zaczął budować filary polskiej polityki morskiej. W 1927 roku następuje urealnienie się budowy Gdyni, chociaż już od 1921 r. idea ta nurtowała i społeczeństwo i poszczególnych członków przemijających rządów. W 1927 r. powstaje Żegluga Polska i podnosimy polską banderę.

W tych warunkach polska polityka morska kształtuje się już jasno i prosto, a polega ona na następujących filarach: 1) budowie własnego portu w Gdyni, 2) budowie polskiej floty narodowej, 3) połączeniu Gdyni i Gdańska linjami okrętowemi z naszemi naturalnemi rynkami zbytu i zakupu oraz naszemi ośrodkami wychodźtwa, 4) budowie i rozbudowie istniejących kolei do portów jak i dróg wodnych, 5) przeorganizowaniu naszej wymiany towarowej, aby odbywała się ona miast przez granice lądowe — przez nasze porty, a więc dopasowaniu do tego naszych taryf kolejowych do portów (wyjątkowe taryfy portowe), taryf kombinowanych kolejowo-morskich, ceł preferencyjnych przez porty itd., 6) wykorzystaniu realnem portu gdańskiego, ale nie w ten sposób, aby Polska służyła Gdańskowi i aby Gdańsk miał monopol na nasz handel zamorski, ale aby Gdańsk służył Polsce i w ramach polskiej polityki gospodarczej wykorzystywał swe położenie geograficzne; jednak racja stanu Państwa Polskiego musi być dominującym czynnikiem w jego stosunku do Polski i musi górować nad racją stanu w. m. Gdańska, szczególnie gdy jak dziś, **ta racja stanu w. m. Gdańska identyfikuje się z racją stanu Rzeszy Niemieckiej.**

Oto są te podstawy, na których będzie się opierać polska polityka morska.

Tradycje i wspomnienia floty polskiej

Od Zygmunta Augusta do Władysława IV

Młoda flota polska ma swoje stare żeglarskie tradycje i wspomnienia, które daleko sięgają w przeszłość. Granice swego państwa o brzeg morski oparł już *Mieszko I.* Lecz niestety od połowy XII wieku od dostępu do morza odciął Polskę *zaborczy zakon krzyżacki.* Nad morze Polska wróciła dopiero po długiej wojnie z zakonem w roku 1454. Wypadki polityczne w ciągu XVI i XVII wieku zmuszały Polskę do zajęcia bezpośredniego stanowiska w polityce morskiej. *Posiadanie floty okazało się dla Polski koniecznością.*

Zabiegi o utworzenie własnej floty wznawiano trzykrotnie w naszych dziejach w latach 1557 — 1637. Po raz pierwszy za króla Zygmunta Augusta, gdy Moskwa zajęła Inflanty wraz z wygodnym portem nad zatoką fińską, Narwą. Przez Narwę Iwan Groźny zaopatrywał się drogą morską we wszelkiego rodzaju *materjały wojenne przeciwko Polsce.* Zygmunt August zrozumiał, iż należy odciąć *Moskwę od dowozu morskiego.* Mogła to uczynić tylko siła *zbrojna morska,* której Polska nie miała. Wówczas podsunął królowi Wacław Dunin Wąsowicz w roku 1557 myśl zorganizowania floty kaprów.

KAPROWIE I ICH ROLA.

Kaperstwo było to zorganizowane i uprawnione korsarstwo morskie przeciw okrętom nieprzyjacielskim lub przewożącym kontrabandę wojenną. *Kaprami nazywano prywatnych posiadaczy małych statków handlowych,* którzy dobrowolnie zgłaszali się do jednej ze stron wojujących i podejmowali się na swój koszt utrzymywać straż na morzu i nie dopuszczać do przewożenia kontrabandy. Ochotnik taki miał prawo uzbroić swój statek i posługiwać się banderą tej strony, której służył. Kaperstwo polskie zorganizował pierwszy sam autor projektu Wąsowicz. W ten sposób powstała *zaimprowizowana polska „armata wodna".* Liczba kaprów szybko się zwiększała. — W roku 1567 było już przeszło 30 okrętów *kaperskich,* na których czele stał gdańszczanin Scharping. Organizacja kaperska szybko i w znacznym stopniu zahamowała handel bronią. Działalność kaprów polskich wywołała jednak żywe niezadowolenie innych państw morskich, które z handlu z Moskwą czerpały znaczne zyski. Także Gdańsk wystąpił przeciwko kaprom i zmusił ich do przeniesienia się z portu gdańskiego do niczem *nieobronionego Pucka.* Stało się to główną przyczyną upadku kaperstwa.

PIERWSI TWÓRCY FLOTY NARODOWEJ.

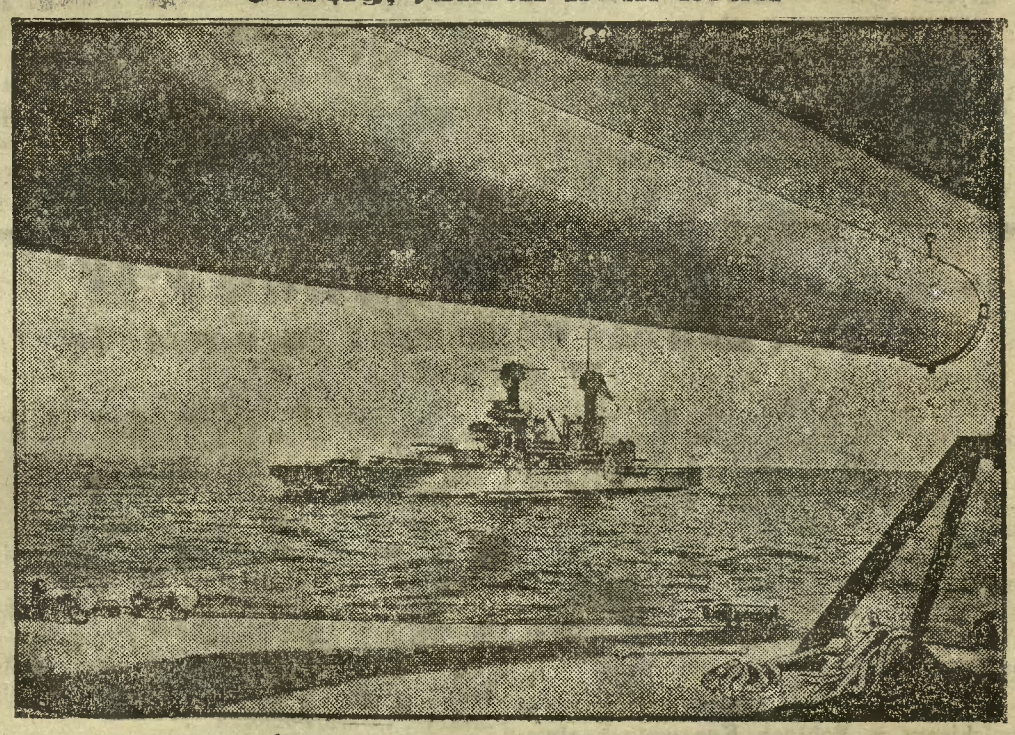
Zygmunt August postanowił wobec tego stworzyć stałą *flotę narodową* i w roku 1570 polecił komisji morskiej *budowę pierwszego galionu wojennego,* dużego dwumasztowego żaglowca o pojemności około 400 ton. Dn. 14 czerwca 1571 ten pierwszy okręt polski został w Elblągu uroczyście spuszczony na wody i otrzymał nazwę *„Smok".*

Po raz drugi w dziejach Polski począł tworzyć flotę król Zygmunt III pod *grozą niebezpieczeństwa inwazji szwedzkiej.* Nakazał on utworzenie floty, złożonej *z 10 okrętów,* których budowę powierzył szkotowi Jakóbowi Murreyowi. Do roku 1626 było wybudowanych już 7 okrętów polskich, które wyszły z zaimprowizowanych *warsztatów w Pucku.* Uzbrojenie każdego z nich składało się przeciętnie *z 20 dział.* Statki te odniosły kilkakrotnie poważniejsze zwycięstwa nad *flotą szwedzką,* z których najważniejsze jest zwycięstwo, odniesione 28 listopada roku 1627 w bitwie pod Oliwą, które w całej Europie zrobiło wielkie wrażenie.

12 OKRĘTÓW WOJENNYCH WŁADYSŁAWA IV.

Poraz trzeci sprawa utworzenia floty ożyła za Władysława IV. Król Władysław IV nie szczędził środków, aby stworzyć wielką flotę, wyekwipował 12 *okrętów wojennych,* dla których zorganizował bazę w zatoce puckiej, budując forty *„Kazimierzowo" i „Władysławowo" na Helu.* Dzięki opornemu stanowisku sejmu jednak oraz zabiegom Gdańska możliwość utrzymania floty została przekreślona, a polityka morska Władysława IV *doznała ciosu śmiertelnego.* Z jej zanikiem z wód Bałtyku zniknęła bandera polska aż do odrodzenia Polski.

Okręty, jakich nam brak



Potężny pancernik amerykański w ramach groźnie w powietrze sterczących luf dalekonośnych dział siostrzanego pancernika — jest wymowną „ilustracją" do genewskiej konferencji rozbrojeniowej. Z drugiej strony jednak pancernik taki jest bronią nie do pogardzenia w okresie kiedy wciąż jeszcze kierować się trzeba tezą: wpierw bezpieczeństwo — potem rozbrojenie.

Budujmy flotę wojenną!

Kilka cyfr ku przestrodze

Na szczególną uwagę zasługuje budżet marynarki wojennej Niemiec. Marynarka ta liczy 15.000 ludzi i rozporządza administracją, wynoszącą obok 14 admirałów, 205 kpt. i 736 oficerów niższych szarż, jeszcze personelem złożonym z 1617 urzędników oraz 11.926 sił pomocniczych i robotników. Przed wojną administracja olbrzymiej floty niemieckiej potrzebowała tylko **92 oficerów i 79 wyższych urzędników.** — Wydatki Rzeszy na marynarkę złożoną, jak wspomnieliśmy, z 15.000 ludzi wynoszą **158 miljonów Rmk,** równocześnie zaś Włochy na 75.000 ludzi marynarki, z tego 15 tys. wyższych szarż, z **tonażem trzykrotnie wyższym od niemieckiego,** lotnictwem morskiem oraz dobrze zaopatrzona organizacja obrony wybrzeża, wydaje 270 milj. Rmk., zaś Francja na 57.000 ludzi, z tego 20.000 wyższych szarż, czterokrotnie większym tonażem, bardzo silną obroną podwodną, aeronautyką i obroną wybrzeży wydaje 460 milj. Rmk. **Jeszcze bardziej zdumiewające są niemieckie wydatki na budowę statków wojennych.** Podczas gdy budowa jednej tony najnowocześniejszych luksusowych parowców jak „Bremen" i „Europa" kosztuje **1.290 Rmk.** to admiralicja niemiecka oblicza koszt budowy 1 tony okrętu, jak „Ersatz Preussen" **na 4.000 Rmk.** — Budowa pancerników w Anglji, przy krótszym dniu pracy i wyższych płacach robotniczych kosztuje zaledwie **58 proc. kosztów niemieckich.** Małe krążowniki typu „Leipzig" (6.000 ton) **jakoby kosztują 41 tys. 875 milj. mk.,** z czego 24 milj. idą na budowę, a 17.875 na uzbrojenie. Ameryka buduje krążowniki typu Ohama o wyporności 9.000 ton za 42 miljony mk., t. zn. okręt o 1½ razy większym tonażu, silniejszem uzbrojeniu (12 armat 15 cm. zamiast 9) i większej szybkości

Historyczny testament Mściwoja

W 650 rocznicę zjednoczenia Pomorza z Polską

Akt donacyjny ostatniego księcia pomorskiego Mściwoja II, przekazujący Pomorze Wschodnie w dziedziczne posiadanie przedstawicielowi Piastów wielkopolskich, Przemysławowi II, wystawiony 15 lutego 1282 r. w Kępnie wielkopolskiem, jest wydarzeniem o poważnem znaczeniu historycznem a zarazem jest faktem o dużem znaczeniu aktualno-politycznem.

W polskiej literaturze historycznej mało miejsca poświęcono omówieniu tego dokumentu; stało się to po części i z tej przyczyny, że z treścią tego aktu zapoznano się dopiero w roku 1877 dzięki Wojciechowi Kętrzyńskiemu, który odnalazł kopję dokumentu Mściwoja II, pochodzącą z XV wieku, w zbiorach Augusta Bielowskiego w bibljotece Ossolińskich we Lwowie i podał ją do wiadomości publicznej w Przewodniku Naukowo-Literackim t. V zeszyt 12 (Lwów) i w Altpreussische Monatsschrift XIV, 1877; w tych czasopismach podał ten znakomity historyk Prus i Pomorza po raz pierwszy tekst owego dokumentu ostatniego księcia pomorskiego. Pozatem drukowany jest ten akt w Kodeksie dyplomatycznym wielkopolskim (III, 752/54 n. 2033) i u Perlbacha: Pommerellisches Urkundenbuch I, nr. 333, gdzie ten wydawca zużytkował też drugą istniejącą kopję dokumentu ze zbioru Muzeum Czartoryskich w Krakowie.

Zanim omówimy sam dokument Mściwoja II, musimy wprzód ustalić zagadnienie połączenia Pomorza z Wielkopolską na tle stosunku Pomorza do Polski od początków historycznej Polski.

W okresie rozterek i odrębności

Przynależność Pomorza do Polski Mieszka I i Bolesława Wielkiego jest dowodnie dostatecznie stwierdzona. Jednakowoż faktem jest, że polityka polska, zmierzająca do oparcia terytorjum państwowego o linję wybrzeża morskiego, napotykała na pewien opór ze strony silniej w pogaństwie tkwiącego szczepu lechickiego Pomorzan. Chrystjanizacja Pomorza, dokonana w okresie Krzywoustego, nie zdołała dostatecznie silnie związać ludności tej ziemi z Polską, później zaś osłabły jeszcze bardziej wpływy z Polski po testamencie i śmierci Bolesława Krzywoustego. W okresie Bolesławów i po schyłek XII w. Pomorze pozostaje w zależności od monarchów Polski, względnie w stosunku lennym od senjorów krakowskich. Jednakże rządzący na Pomorzu imieniem władców polskich książęta — marchjonowie pomorscy — spokrewnieni wielokrotnie z Piastami, zmierzają stopniowo lecz konsekwentnie do coraz pełniejszego uniezależnienia się od senjorów krakowskich, co się im, podobnie, lecz w wyższym stopniu, aniżeli książętom dzielnicowym Polski, udaje w trzecim dziesiątku lat XIII w. głównie dzięki ambitnej polityce najwybitniejszego księcia Pomorza Świętopełka, syna Mściwoja I a ojca Mściwoja II. Pamiętać należy też, że Pomorze rozpadło się z końcem XII wieku na dwie, oddzielne jednostki polityczne a to: na Zachodnie Pomorze (ducatus Slavorum, od Łeby i Gdy), które weszło w roku 1181 w stosunek lenny do cesarstwa i na Wschodnie Pomorze (ducatus Pomeraniae) z Gdańskiem, które za Świętopełka osiągnęło na krótki okres czasu faktyczną niezależność od Polski. Przez cały okres swego panowania prowadził Świętopełk własną politykę zagraniczną, politykę świadomą rosnącego ze strony Zakonu niebezpieczeństwa. Był to czas, kiedy Piastowi kujawscy i wielkopolscy, mający swe spory graniczne ze Świętopełkiem, działali wspólnie Zakonem przeciw księciu wschodniego Pomorza.

Pod naporem niebezpieczeństwa niemieckiego

Po śmierci Świętopełka (r. 1266) zmienił się wnet stosunek Pomorza Wschodniego do Polski, gdyż drobne spory graniczne z Polską musiały ustąpić przed ciężkiem położeniem Pomorza, w jakiem się ono znalazło za Mściwoja II-go skutkiem polityki ekspansywnej margrabiów brandenburskich, którzy od południowego zachodu poczęli zdobywczą akcję w kierunku Pomorza i morza. Niebezpieczeństwo od Brandenburgji zbliżyć do siebie musiało książąt Wielkopolski i Pomorza: Bolesława Pobożnego i Mściwoja II. Pozatem Mściwoj II, mając na celu skupienie w swem ręku całego terytorjum wschodnio-pomorskiego, dążył do odebrania swemu bratu Warcisławowi Gdańska a także zajął ziemie gniewską i białogrodzką, które ich dziedzice a stryjowie Mściwoja II, Sambor i Racibor, zapisali byli Zakonowi. Stąd szereg trudności i powikłań, wśród których Mściwoj czas jakiś oscylował między pomocą Brandenburczyków, (którzy dopomogli Mściwojowi do wzięcia Gdańska, który sami później od Mściwoja zabrali) i Bolesława wielkopolskiego, (który Mściwojowi znów dopomógł do wyparcia Brandenburczyków z Gdańska, aż w końcu zrozumiał on właściwe cele Brandenburgji i zdecydował się na ścisły i trwały związek z Polską. Wyrazem tego zwrotu stanowczego w polityce Mściwoja II było udzielenie Bolesławowi skutecznej pomocy przeciw Brandenburczykom w walkach o ważny, graniczny gród Santok (1278), najwymowniejszym zaś dowodem nowego kursu polityki tej jest właśnie fakt przekazania w dziedzictwo przez bezdzietnego Mściwoja II całego Pomorza Wschodniego — po śmierci Bolesława Pobożnego — jego bratankowi, Przemysłowi II, wielkopolskiemu. Przemysł II był synem Przemysła I, ten zaś synem Władysława Odonica i Jadwigi, siostry Świętopełka (ojca Mściwoja II).

Historyczny akt w Kępnie

Pomijamy kwestję, czy i o ile Mściwoj miał też na celu wzmocnienie swej trudnej pozycji (w toczącym się właśnie procesie z Krzyżakami o zapisy stryjów) przez związek z Wielkopolską, przedstawimy zaś znaczenie dokumentu donacyjnego Mściwoja II, wystawionego w Kępnie 15 lutego 1282.

Z przytoczonych poniżej ustępów dokumentu możemy się zorjentować w charakterze czynu Mściwoja II z 15. 2. 1282 r. Nie jest to zatem żaden układ typu umowy dziedziczenia na przeżycie, nie jest to przekazanie dziedzictwa na wypadek i po śmierci nadawcy, lecz jest TO DAROWIZNA ZA ŻYCIA, dająca prawo do natychmiastowego objęcia rządów.

Zwycięstwo twórczej ideologji i jedności państwowej

Pomijając sprawę wyjątkowości tego rodzaju nadania, z którego zresztą Przemysł skorzystał istotnie dopiero po śmierci Mściwoja II (25. 12. 1294), musimy stwierdzić na podstawie tekstu dokumentu, że Mściwoj II rozumiał dobrze doniosłość i konieczność swego kroku. Poza działającem tu niewątpliwie poczuciem wspólnoty szczepowej krwi i łączności kulturalno-kościelnej z Polską, rozstrzygającym momentem było dążenie do zbiorowego łącznego przeciwstawienia się agresywnej polityce Brandenburgji i Krzyżaków. Tak też to pojmuje nauka historyczna niemiecka, nie szczędząca Mściwojowi II z powodu jego polskiej polityki bardzo dosadnej i nie wybrednej w stylu krytyki.

Jeżeli krok Mściwoja II był silnem uderzeniem w dwustronne usiłowania kolonizacyjne Niemców na Pomorzu Wschodniem, to nie mniejsze znaczenia ma akt ten dla ukształtowania się losów Polski na przełomie XIII XIV w. Dzięki połączeniu się Pomorza z Wielkopolską stało się możliwem wyniesienie Przemysła II do godności królewskiej, przez co powstał OŚRODEK KONSOLIDACJI POLSKI po okresie rozbicia dzielnicowego. Koronacja Królewska Przemysła II rozpoczęła istotnie nowy okres dziejów Polski królewskiej, idący STOPNIOWO KU TERYTORJALNEMU ZJEDNOCZENIU. Inicjatywa polityczna z Pomorza pchnęła losy państwowości polskiej silnie naprzód W KIERUNKU MOCARSTWOWYM. Choć Przemysł II niedługo przeżył swą koronację królewską, w czem zresztą czynną była niezawodna w działaniu robota brandenburska, i chociaż Pomorze całe niedługo potem zajęli prawie w harmonji z Brandenburgją Krzyżacy, to jednak węzły naturalne, wzmocnione walnie w r. 1282, starczyły dla zwycięstwa polskiej polityki nad morzem w XV wieku.

Znaczenie aktu dla odrodzonej Polski

Poza ściśle historycznem znaczeniem aktu z 15. 2. 1282 r. należy też podnieść jego znaczenie aktualno-polityczne. Należy w dyskusję (narzuconą zresztą Polsce dzisiejszej przez politykującą naukę obcą), co do praw Polski do Pomorza, włączyć jako ważne ogniwo, akt Mściwoja II.

Jeśli z powodu zaginięcia nie posłużył oryginał tego aktu do uwypuklenia praw Polski do Pomorza w procesach Łokietka z Zakonem Krzyżackim, to należy dzisiaj, po stwierdzeniu wiarogodności dokumentu mściwojowego, wcielić go do arsenału naszych, nie wyłudzonych przez nas, lecz dobrowolnie i samorzutnie nam nadanych uprawnień do posiadania ziemi pomorskiej.

DR. MARCIN DRAGAN.

Dokument Mściwoja II.

Z historycznego dokumentu Mściwoja II. nadającego Pomorze Przemysławowi II. wielkopolskiemu, przytaczamy w ścisłem tłómaczeniu z łaciny, co następuje:

My, Mściwój z Opatrzności Bożej Książę Pomorza obwieszczamy tak współczesnym, jak i przyszłym pokoleniom, które niniejszy dokument zobaczą, że my ani siłą, ani obawą nie powodowani, lecz z własnego popędu i samorzutnie w imieniu naszem, naszych następców (prawnych) i spadkobierców tytułem prawdziwej i czystej istotnej darowizny wśród żyjących dajemy.

Przekazujemy i odstępujemy naszemu ukochanemu synowi, dostojnemu księciu Przemysławowi z łaski Bożej Księciu Polski całe terytorjum naszego księstwa mianowicie Pomorza z wszystkiemi miastami, grodami, wsiami, lennikami, kościołami, patronatami, państwami, ziemiami i to uprawionemi i nieuprawionemi, gajami, biegami wód, tam, gdzie one do kraju wpływają i tam, gdzie kraj opuszczają, z dochodami, lennami, przynależnościami i wszystkiemi serwitutami (ciężarami), prawa i wymiary sprawiedliwości, i wszystkie rzeczowe i osobowe sprawy (sądowe), zwane czy to zyskownemi, czy mieszanemi, które posiadamy i które kiedykolwiek moglibyśmy posiadać w księstwie i w miastach i wszystkiem innem wyżej wymienionem, które z jakiegokolwiek bądź powodu lub z jakiejkolwiek przyczyny nam przysługują lub przysługiwać będą, celem posiadania, zatrzymania i objęcia i cokolwiekby się jemu lub jego spadkobiercom w przyszłości podobało, na stałe wykonywać.

Postanawiamy wymienione księstwo w imieniu tegoż Przemysława zatrzymać w posiadaniu, dopóki go osobiście nie weźmie w posiadanie, do którego to objęcia każdego czasu zezwolenie mu dajemy i użyczamy tak, że we własnym zakresie na podstawie naszego zezwolenia i przyznania (w swoje prawa) wstąpić może. Wymieniony Przemysław, książę Polski, co się tyczy wspomnianego Księstwa i wszystkiego wyżej wymienionego (prawnie) działać, zawarować i odrzucić oraz Księstwo samo i tegoż prawa zatrzymać i posiadać i wszystko razem i zosobna czynić może, co my samibyśmy czynili i wykonywać mogli teraz i w przyszłości wprowadzając go w nasze prawo i na nasze miejsce. Przyrzekamy, że mu ani z powodu wymienionej zrobionej darowizny, ani z jakiejkolwiek innej przyczyny jakiegokolwiek procesu lub sporu nie wytoczymy, ani spowodujemy, ani na wytoczenie przez kogokolwiek się nie zgodzimy, i że ani wymienionego księstwa, ani jednej części tegoż komukolwiek nie damy oraz nic przeciwnego tej darowiźnie lub szkodliwego nie uczynimy.. Jeśli wspomniana darowizna miałaby miarę (dozwoloną), przekroczyć, to darujemy i chcemy, żeby było tyle darowizn, ile jest ziem, według których darować można."

Serce króla Władysława IV.

pragnie powitać Pomorze i zachować je w Gdyni

W podziemiach Bazyliki Wileńskiej odnaleziono niedawno groby królów polskich.

Tam — na wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej, w naszem Wilnie serdecznem spoczywało przez setki lat serce Władysława IV, to serce, które taką gorącą miłością biło dla polskiego morza, — to serce, które natchnęło Błękitnego Króla do zrealizowania poraz pierwszy w dziejach naszych polskiej idei morskiej.

Już Zygmunt III zaprzysiągł narodowi polskiemu w Paktach Konwentach stworzenie siły zbrojnej na morzu. Jednak dopiero jego syn, Władysław IV przysięgi tej dokonał czynem.

Twórca floty wojennej polskiej, sławnej wodnej armaty, która pod dowództwem pierwszych polskich admirałów Wąsowicza, Sierpinka, Ditmanna odniosła świetne zwycięstwo pod Oliwą, nie znalazł następców, którzyby polską myśl morską przejęli, rozwinęli i głęboko wszczepili w duszę narodową dawnej Rzeczypospolitej.

Lecz serce królewskie, w świątyni wileńskiej złożone, nie przestawało przez stulecia całe bić w rytm szumu polskiego Bałtyku i wołać:

„POLSKA NA MORZE"! — OKRĘTÓW DLA POLSKIEGO MORZA!".

Czy to wołanie królewskiego serca usłyszał tam, w tem samem polskiem Wilnie — Ten, któremu danem było stać się potem Wskrzesicielem Polskiej Floty Wojennej?

Usłyszał pewnie, bo wnet po pamiętnym dniu 11 listopada 1918 r., o samym wschodzie słońca naszej niepodległości ukazał się dekret następujący:

„Z DNIEM 28 LISTOPADA 1918 R. ROZKAZUJĘ UTWORZYĆ MARYNARKĘ, mianując jednocześnie pułkownika marynarki Bogumiła Nowotnego szefem sekcji przy ministerstwie spraw wojskowych.

Józef Piłsudski".

Warszawa, 28 listopada 1918 r.

Zmartwychwstała Armata Wodna!

Polskie morze rozbłysło okrętami, najpiękniejszemi z klejnotów Rzeczypospolitej. Zamiast dawnych z przed stuleci „Panny Wodnej", „Św. Jerzego", „Tygrysa" — skrzą się dziś w słońcu jak djamenty „Wicher", „Wilk", „Ryś", bieleją perły żagli „Iskry", „Daru Pomorza"...

Zamiast portów budowanych przez Błękitnego Króla pod Puckiem — „Władysławowa" i „Kazimierzowa" — rozkwita Cud Bałtyku, Uśmiech Polski Niepodległej: — Gdynia nasza duma, chluba i nadzieja.

Zwyciężyło Serce Królewskie. Zapaliło w duszy narodu płomień jasny, czysty, niezniszczalny płomień polskiej ideologji morskiej.

DZIŚ GDYNIA A WRAZ Z NIĄ CAŁE POMORZE WOŁA O SERCE SWEGO KRÓLA!

Tu nad bursztynowym brzegiem spocząć ono winno.

Tu do snu wieczystego niech je kołysze tak drogi mu, znany i bliski szum polskiej fali, — niech dolatuje doń zwycięski, donośny głos syren okrętowych, — niech pieści je synowską pieszczotą uśmiechnięta piosenka polskich marynarzy: „Od morza jesteśmy, od morza"...

Wszakże i ono: Od morza jest!

Serce Władysława IV tu u nas na Pomorzu — w Gdyni — w twierdzy nadmorskiej spocząć winno!

Wierzymy, że WILNO JE NAM ODDA.

Wszak wie, że podczas niewoli nie mogliśmy się o nie upominać! Wszak wie, że to serce królewskie będzie tu symbolem naszej niepodległości i nierozerwalnej jedności z Macierzą.

Zofja Żelska-Mrozowicka.

Na dalekie morza i lądy

Jak już donosiliśmy, ku uczczeniu 12-ej rocznicy zaślubin Polski z Morzem odbyła się na statku polskiej Linji Gdynia-Ameryka „Kościuszko" uroczysta akademja, której głównym punktem było pełne treści przemówienie Prezesa Zarz. Gł. Ligi Morskiej Kolonjalnej, P. Gen. Dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera. Z przemówienia tego podając najważniejsze ustępy, pragniemy, by głos nieustraszonego bojownika o wolność i mocarstwowe stanowisko Państwa donośnem echem odbił się nietylko w całej Polsce ale i zagranicą.

Z szczerem wzruszeniem zabieram głos na tem miejscu. Na statku „Kościuszko" odbyłem już bowiem podróż po dalekich morzach do Stanów Zjednoczonych, czując niewysłowioną radość, że mogę odbywać ją na statku polskim. Bo udziałem właśnie naszego pokolenia jest ta wielka radość i duma, że, mogąc pracować nad rozwojem własnego niepodległego Państwa, wiemy jednocześnie, iż nasza bandera płynie i **pływać będzie zawsze po wszystkich morzach.**

Dzisiejsza polska rzeczywistość jest taką, że wymaga od nas żywiołowej pracy już nietylko w samym kraju, ale również i wśród wszystkich tych naszych rodaków, którzy żyją poza granicami Ojczyzny. Węzły łączności pomiędzy nimi a krajem macierzystym winny być wciąż **zacieśniane.** Albowiem przeznaczeniem naszego pokolenia jest konieczność produktywnego działania i tej żmudnej pracy, która ma **przeorać zachwaszczony grunt,** poczem dopiero plon zbierać będą przyszłe polskie pokolenia.

Bastjon i forteca Polski

Państwo dłużej żyje niż człowiek. To też pracując dziś, winniśmy pracować dla przyszłości. Skoro powoli zanikają już wreszcie skutki katastrofalnych przejść gospodarczych, których widownią były polskie ziemie pod rządami zaborców i podczas wielkiej wojny, powstała dla nas dziś w wolnem państwie konieczność stworzenia **nowych orjentacyj i fundamentów nowej gospodarki narodowej.** Spory, dzielące naród a temsamem hamujące szybszy rozwój spraw polskich, godne są jedynie potępienia. Jako naród o tysiącletniej przeszłości i o trzydziestu dwóch miljonach mieszkańców, jako naród o wysokiej kulturze, mamy prawo do naszego mocarstwowego rozwoju. Dorobek trzynastoletniego istnienia Niepodległości Państwa jest tak wielki, podstawy zaś trwałości bytu Polski **tężeją z roku na rok tak silnie,** że jakikolwiek pesymizm co do tych faktów pozbawiony byłby wszelkiej podstawy. Polska bowiem — „Saison-Staat'em" nie będzie nigdy.

Wszyscy Polacy mają daleko idące obowiązki przedewszystkiem wobec własnego polskiego wybrzeża morskiego. Z morskiej fortuny bałtyckiej, od zarania dziejów należącej do Słowian i przez Polskę w ciągu wielu wieków posiadanej, — dziś został nam niestety tylko skromny skrawek dostępu do morza, po który nadomiar znowu wyciągają się chciwe obce ręce. Trzeba rozumieć znaczenie i doniosłość bogactw, które nam daje morze. Błędy przeszłości spowodowały, że tylko **kilkadziesiąt kilometrów morskiego brzegu wróciło do Ojczyzny.** Ale zato ten brzeg, który odzyskaliśmy, musi się dla nas stać **bastjonem morskim i fortecą,** z której Polska rzucać będzie pociski swej gospodarczej ekspansji do wszystkich portów świata.

Kaszubi na wysuniętej placówce narodowej

W łączności z tem nie zapominajmy o **wiekopomnych zasługach Kaszubów.** Mały, lecz jędrny i uparty polski **szczep kaszubski całą duszą przeciwstawił się zakusom germanizacji i tem uratował dla Polski morze i wybrzeże.** Ta cicha, a wieki już trwająca **walka kaszubskiego chłopa z naporem fali germańskiej** jest jedną z najwspanialszych kart polskiej historji. W ten to bowiem sposób Kaszubi dali Polsce podstawę do wyjścia na morze i na świat szeroki. Wy, mieszkający tu nad morzem, musicie jednak pamiętać, że na Was również i nadal spoczywa ten główny obowiązek pionierski, obowiązek utrzymania tej placówki, **torowania morskich dróg gospodarczych i propagandy samej idei morza.** Naród winien to czuć i wiedzieć, że mając własny brzeg i własną flotę, możemy być niezależnymi od nikogo na Atlantyku i na wielkich oceanach.

W żywej łączności z wychodźtwem

W emigracji naszej za morza i wogóle do obcych państw brakowało nam Polakom dotychczas, niestety, **systematyczności i planowości.** A przecież narody inne, nawet tak małe jak Portugalczycy, zdołały przez swą emigrację skolonizować tak wielkie obszary, jak Brazylja i Peru. Czas już, by Polska nauczyła się systematycznej planowej polityki emigracyjnej. Czas już, by Polska przestała być czemś w rodzaju **„obory zarodowej"** dla świata, wysyłającej zagranicę tylko „bydło robocze", pracujące dla innych, a tracące niebawem wszelką łączność z krajem ojczystym. Nadprodukcji ludności, o ile w Polsce istnieje, tak bezmyślnie wysyłać na dalszą metę niepodobna. Anglik, zamieszkały za granicami swego państwa, kupuje towarów angielskich za **30 dolarów miesięcznie,** Polak-emigrant zaś w tym samym czasie kupuje polskiego towaru zaledwie **za 5 centów.** A jednak gdyby n. p. każdy Polak w Stanach Zjednoczonych kupował towarów polskich miesięcznie tylko za pół dolara, wówczas bilans handlowy Polski, dotychczas wciąż jeszcze wobec Stanów Zjednoczonych ujemny, stałby się odrazu aktywnym. W kilku stanach brazylijskich emigranci polscy tworzą n. p. już realne podstawy dla **systematycznej polityki gospodarczej,** eksportowej i importowej. Ale ten ich realny wysiłek nie powinien iść na marne dla Polski. Na tego rodzaju wysiłki powinno się w Polsce zwrócić bardzo troskliwą uwagę, powinno się te **pozytywne żywioły w kolonjach jak najżywiej wzmacniać i popierać.** Skoro w Polsce mamy nadprodukcję w ludziach, to tem konieczniejszą rzeczą **staje dziś zaprowadzenie rozumnej i planowej celowości w polskiej polityce emigracyjnej.**

Maksimum wysiłku

Propaganda morza i wybrzeża w kraju i wśród emigrantów winna się stać w tym kierunku czynnikiem bardzo pomocnym i skutecznym. Podczas mego pobytu w Stanach Zjednoczonych położyliśmy podstawy, które — jak ufam, — będą fundamentem takiej właśnie systematycznej pracy wśród emigracji. Mam tu na myśli Komitet w Chicago, do którego wchodzi zgórą **700 tysięcy zrzeszonych Polaków z Ameryki.** Dzięki żywemu kontaktowi, jaki z tą olbrzymią rzeszą nawiązała i stale utrzymuje **Liga Morska i Kolonjalna,** owe 700 tysięcy ludzi czują swą łączność z Polską, czują się Polakami. Jestem pewien, że idąc właśnie tą drogą, stosując mądrą propagandę i rozumną politykę emigracyjną i kolonizacyjną, nie trudno byłoby nam w krótkim czasie zwiększyć ogólny stan liczebny polskiego narodu na całym świecie do **40 miljonów ludzi.**

Propaganda nasza nie powinna być tylko słowną, lecz za słowem winien postępować zawsze realny czyn. Zarząd centralny **Ligi Morskiej i Kolonjalnej będzie popierał wszelkie pozytywne wysiłki zmierzające w tym kierunku,** a wraz z Ligą zaś — wszyscy bez wyjątku Polacy powinni niejako zarazić się uporczywem i mocnem pragnieniem zdobycia się na maksimum wysiłku przy wznoszeniu tych właśnie zrębów wielkiego mocarstwa polskiego.

Nowy statek polskiej floty handlowej

Oficerowie nowego pasażersko - towarowego statku „Żeglugi Polskiej" p. n. „Śląsk" wybudowanego w stoczni duńskiej w Naskov. —

Istotne cele

„Nam o inną rzecz chodzi. Pozornie mniejszą, a w gruncie rzeczy stokroć większą, niż zawojowanie jakiejś nawet znacznej krainy. Chodzi o założenie w wielu miejscach osad handlowych i związanie jednym łańcuchem pokojowych i kwitnących stacyj krajów Wschodu z krajami Zachodu. To dałoby tak wielkie bogactwa i wpływy w nasze ręce, że dorównalibyśmy rychło największej na kuli ziemskiej potędze...

Wacław Sieroszewski „Ocean", 1917 r.

„Dar Pomorza"

Duma Pomorza na dalekich falach oceanu

Wśród wielu cennych skarbów Pomorza — jest jeden szczególnie dla nas drogi. To **„Dar Pomorza", — nasz okręt,** — oczko w głowie i duma naszej dzielnicy.

Któraż z ziem Rzeczypospolitej poszczycić się może takim **żywym symbolem swej polskości,** takim **czynem pozytywnym,** dokonanym w myśl polskiej idei morskiej, takim **zbiorowym wysiłkiem** całego zjednoczonego społeczeństwa, takim płynącym w bezkresną dal okrzykiem, wołającym do wszystkich ludów świata: **„Polska Niepodległa żyje! Polskiem jest Pomorze!".**

Nasz jest „Dar Pomorza". Składaliśmy grosz po groszu, biedni i bogaci, kupcy, rolnicy, rzemieślnicy — **wszyscy! Wszyscy!** by stworzyć i ofiarować ten biały okręt Ojczyźnie.

„Pomorze jest dumne — mówił min. Janta-Połczyński na uroczystości poświęcenia „Daru Pomorza", — dumne, że do budowy Państwa dodaje swą ofiarę i przyczynia się do budowy a nie rozpraszania".

DAR POMORSKIEGO SERCA.

Z wybrzeżem łączy się życie Polski, bez niego — śmierć, wołał na tej samej uroczystości min. Kwiatkowski. **— Tu leżą podstawy Państwa, tu się rozpoczynają i tu się kończą".** A gen. Pasławski: **„Okręt ten — to dzieło naszej miłości do Macierzy. Społeczeństwo pomorskie wręcza Rzeczypospolitej dar swego serca!".**

Stosy broszur historycznych o niezaprzepaszczonych prawach Polski do Bałtyku nie mają tej wymowy, co ten pływający okrzyk Pomorza: **„Pomorze i Polska, to jedno!".**

„Dar Pomorza" powraca w tej chwili do Ojczyzny z dalekiej półrocznej podróży, z drugiej półkuli świata. Oto garść wyjątków ze wspomnień z błękitnej drogi, odbytej przez naszą młodzież morską na pokładzie naszego okrętu.

Z DRUGIEJ PÓŁKULI DO OJCZYZNY.

Na otwartym oceanie dzień za dniem szybko, choć monotonnie, przemija ogromne, granatowe fale łagodnie kołyszą nasz okręt, który chciwie łapiąc wiatr wszystkiemi żaglami, chyżo mknie w rozsłonecznioną dal...

Wieczorem od czasu do czasu **słuchamy radja z Warszawy,** co nam, zagubionym na Oceanie, sprawia ogromną radość...

Pierwszego listopada zarzuciliśmy nareszcie kotwicę w porcie **Santa Cruz na wyspie Teneriffe,** należącej do archipelagu wysp Kanaryjskich. Dochodząc do portu zauważyliśmy stojącą na kotwicy piękną fregatę, **niemal zupełnie podobną do „Daru Pomorza". Okazało się, że jest to okręt szkolny marynarki handlowej niemieckiej,** który Niemcy wybudowali po oddaniu Francji na zasadzie traktatu pokojowego dzisiejszego „Daru Pomorza". Stoimy tuż obok tych Niemców i wyobrażamy sobie ich wściekłość, gdy na nas patrzą.

Piątego listopada wieczorem podnieśliśmy kotwicę. Stolica wysp Kanaryjskich, owianych czarem południowego egzotyzmu pozostała za nami.

NA RÓWNIKU.

22 listopada przeszliśmy równik. Dnia tego wieczorem rozpoczęły się uroczystości równikowe. Przed całą załogą przedefilowało dwóch nurków, którzy zamiast hełmów mieli głowice kompasowe. Chwiejąc wielkiemi łbami, zameldowali, że wyłowili z morza jakiś stwór dziwny „mieniący się Trytonem, ministrem pełnomocnym Neptuna, który prosi o widzenie się z komendantem.

Komendant łaskawie przyzwolił i po chwili ukazał się Tryton, przybrany w fantastyczny strój ze starych lin. W niezrównanej starej polszczyźnie oznajmił, że przybywa w imieniu Neptuna, pana mórz i oceanów, by powitać banderę polską, przemierzającą wody równikowe.

W dalszym ciągu uroczystości, które odbywały się nazajutrz, komendant otrzymał **glejt żelazny, „uprawniający korab „Dar Pomorza" do „przebycia Equadoru i bezpiecznego żeglowania po wszystkich morzach świata".** Neptun sam osobiście przybył następnie wraz z fantastyczną świtą, w której były syreny, djabły, a **nawet krokodyl i żyrafa,** — i zasiadłszy na tronie, wygłosił wspaniałe przemówienie, poczem **odbył surowy sąd, wreszcie dokonał chrztu równikowego.** Nowicjuszów kąpano w beczce bez dna potężnym strumieniem wody morskiej, malowano głowy pędzlem półmetrowej długości umaczanym w **kadzi mydła, mazano smołą, golono drewnianą brzytwą** wielkości tęgiego chłopa, a czasem wieszano na rei „Chrzest" trwał do południa...".

Za kilka tygodni powróci do Ojczyzny. Przywiezie z sobą **słońce i błękit,** radości i wspomnienia z podróży, których tak mało w Polsce

M.

Wizja z przed lat dwudziestu...

...Olbrzymi statek przeszywał morską toń. Widać było w pobliżu piaszczyste wybrzeże. Pochyłe sosny na niem stały i jasne domki świeciły się wpośród zieleni. Piotr zapytał jeszcze otaczających go oficerów:

— Jak nazywa się ląd, który tam widać?

Odrzekli chórem:

— „Pommern".

Wytężył wzrok w tamtą stronę. Wpatrzył się w żółte, lśniące na słońcu wybrzeża. Podźwignął ręce i wyciągnął je do dalekich — dalekich białych domków kaszubskich, o których marzył przez całe życie. Wyszeptał:

— Pomorze!...

Drgnęło, usłyszawszy ten dźwięk półkole oficerów. Złowrogo zaświeciły oczy...

(Stefan Żeromski, „Uroda życia" Paryż 1912 r.)

J. Poznański
Dyrektor Urzędu Morskiego

Rozwój Portu Gdyńskiego
w świetle cyfr

W krótkim informacyjnym artykule o porcie gdyńskim czytelnika mogą zainteresować przedewszystkiem pytania: Co zrobiono w ostatnim czasie? W jakim stanie znajduje się budowa? Jak się rozwija żegluga w porcie? Jakie postępy robi obrót towarowy?

Na te pytania postaram się możliwie zwięźle odpowiedzieć.

Budowa portu zdecydowanie posuwa się naprzód. Ukończenie pierwszej serji robót nastąpiło w r. 1930. W dn. 15 lutego 1930 r. została przez Ministra Przemysłu i Handlu zawarta dalsza umowa na t. zw. **drugą serję robót**, termin wykończenia których wyznaczono **na dzień 1 kwietnia 1934 r.** Drugą serję robót wykonuje to samo przedsiębiorstwo co i serję pierwszą, t. j. Konsorcjum Francusko-Polskie. Terytorjum portu handlowego w stanie obecnym wynosi **około 950 ha**, w czem powierzchnia wodna zajmuje **ok. 320 ha.** Zupełnie wykończony tymczasem jest **awanport** (97 ha), **Basen Węglowy** (33 ha), **Basen** Południowy (25 ha), **Basen Marsz. Piłsudskiego** (27 ha).

Roboty w innych częściach portu: Basenie im. Ministra Eugenjusza Kwiatkowskiego (16 ha), Basenie Prezydenta (23 ha) i w Kanale Przemysłowym z przyległymi basenami Stoczni i Nr. V-tego są w toku.

Długość falochronów wynosi 2540 m. b., a długość nabrzeży ok. 9200 m. b., z których 8400 m. b. są ukończone całkowicie, a 6200 m. b. już są oddane do eksploatacji, to znaczy, że w chwili obecnej **może ładować się w porcie jednocześnie 62 okręty morskie** średniej wielkości. Głębokość przy tych nabrzeżach wynosi od 8 mtr. (przy Nabrzeżu Rotterdamskiem), do 12 mtr. (przy Nabrzeżu Francuskiem). — Średnia głębokość w porcie jest **10 mtr.**, to znaczy, że do Gdyni mogą zawijać **największe statki odbywające podróże do portów bałtyckich.** Baseny i kanały są rozplanowane w ten sposób, że dają statkom wygodny postój i możność łatwego manewru.

Urządzenie przeładunkowe i składowe

Niezwykle ważnym czynnikiem dla prosperowania portu są jego **urządzenia przeładunkowe i składowe.** W tym też kierunku zwróconą jest baczna uwaga i sporo już zostało dokonane tak przez władze państwowe, jak i inicjatywę prywatną.

Ilość mechanicznych urządzeń przeładunkowych **doprowadzono dotychczas do 42**, z których 29 stanowi własność państwową, 13 zaś należy do właścicieli prywatnych. Wszystkie urządzenia są wyłącznie elektryczne i są **wyrazem najnowszych zdobyczy techniki w tej dziedzinie.** Do osobliwości naszego portu można zaliczyć zwłaszcza 2 urządzenia taśmowe i jedną wywrotnicę wagonową do ładowania węgla. Wydajność urządzeń taśmowych (jedno państwowe, drugie firmy „Skarbopol") może być doprowadzona do **600 t. na godzinę**, wydajność zaś wywrotnicy (firmy „Polskarob") do **przeszło 400 ton na godzinę.** Dźwigów bramowych jest **36 o nośności od 1½ t. do 7 t.** każdy. Prócz tego są 2 dźwigi pływające i waga — zasobnik do przeładunku rudy o pojemności 200 ton.

Nie mniej ważnym warunkiem powodzenia portu jest jego zdolność składowa. Ilość **hangarów czyli magazynów portowych** w chwili obecnej **wynosi 18** o ogólnej powierzchni 105.700 m², z czego 46.000 m² powierzchni hangarów stanowi własność portu, reszta należy do firm prywatnych.

Wymienię największe z nich:

Hangar portowy Nr. 2 (nabrz. Roterdamskie)	pow. 13.260 m
Hangar portowy Nr. 6 (nabrz. Amerykańskie)	pow. 12.000 m²
Skład cukru eksport firmy „Cukroport"	pow. 13.000 m²
Chłodnia Portowa	pow. 10.000 m²
Skład Monopolu Tytoniowego	pow. 10.700 m²
Skład Łuszczarni Ryżu	pow. 8.600 m²
Hangar portowy Nr. 3 (nabrz. Polskie)	pow. 7.500 m²

(Niektóre z nich, jak Chłodnia i Skład Monopolu są kilkupiętrowe).

Komunikacja i budowy nadbrzeżne

Decydujące znaczenie dla portu morskiego posiada należyta rozbudowa **kolejowej sieci portowej.** Otóż w tym kierunku zrobiono również wiele. Ogólna długość torów osiągnęła już **85.000 m. b.** Liczba ta w bliskiej przyszłości jeszcze znacznie się zwiększy. Funkcjonuje kolej na terenie portu, śmiało rzec można, wzorowo.

Ulice i drogi kołowe w porcie handlowym osiągnęły długość **ok. 12.500 m. b.**, z czego 10.300 m. b. oddane jest do ruchu. Dla udogodnienia ruchu kołowego buduje się obecnie **4 wiadukty ponad torami kolejowemi.** Wobec rozwijającego się intensywnego ruchu samochodów ciężarowych oraz autobusów, nawierzchnia 2-ch ulic zrobiona jest ze specjalnego asfaltu i kostki szwedzkiej.

Dla uzupełnienia wiadomości o stanie rozbudowy portu należy dodać, że Port posiada **własny wodociąg**, doprowadzony do wszystkich nabrzeży (około 15 kilom. rurociągu) i **własną rezerwową elektrownię** (dostawcą prądu dla portu jest elektrownia wodna w Gródku).

Na wykończeniu jest t. zw. **Hala Rybna z chłodniami.** Hala ta jest przeznaczona dla licytacyjnej sprzedaży ryb z połowów miejscowych i dalekomorskich.

Tyle o budowie i urządzeniach. Przechodzę do **żeglugi w porcie.**

12 linij regularnych żeglugi portowej

Wyrazem powodzenia portu i jego należytej oceny przez sfery żeglugowe jest ilość regularnych linij zawijających do tego portu. Bliskie sąsiedztwo innych portów, pretendujących do tego samego zaplecza wytwarza silną konkurencję. Gdynia, **dzięki swym zaletom technicznym i taniości opłat portowych**, osięga i w tym kierunku znaczne postępy, gdyż w chwili obecnej posiada **12 linij regularnych**: do Stanów Zjednoczonych, Meksyku, Anglji, Francji, Szwecji, Holandji, Norwegji, Danji. Wyliczać linji szczegółowo na tem miejscu nie będę i pozwolę sobie tylko z wielkiem zadowoleniem podkreślić, że jedna z linji do Ameryki, mianowicie Gdynia — Halifax — New York (Polsko-Transatl. T-wo Okręt.) i obydwie linje do Anglji: linja Gdynia — Londyn i linja Gdynia — Hull (Polsk.-Bryt. T-wo Okręt.) są obsługiwane przez statki polskie. Również P. P. „Żegluga Polska" posiada aż 4 linje regularne do portów Holandji, państw Skandynawskich, Finlandji i Łotwy. Pogorszyła się sytuacja linji **obsługujących specjalnie emigrację**, z powodu zamknięcia granic krajów imigracyjnych. Z tego powodu zaprzestały niestety swoich regularnych podróży do Gdyni okręty dwóch francuskich towarzystw żeglugowych: Compagnie Generale Transatlantique i Chargeurs Réunis.

Ruch okrętowy i obrót towarowy

Z całem zadowoleniem trzeba zaznaczyć, że pomimo kryzysu **ruch okrętowy i obrót towarowy** w porcie wciąż i to znacznie wzrasta.

Przytaczam następujące tablice **statystyczne:**

1) Ruch statków

Rok	Weszło		Wyszło	
	Statków	N. R. T.	Statków	N. R. T.
1924	29	40.469	29	40.469
1925	85	74.919	79	71.549
1926	312	209.928	316	213.086
1927	542	426.722	532	421.226
1928	1.108	984.980	1.093	972.974
1929	1.543	1.457.621	1.552	1.461.986
1930	2.238	2.029.822	2.219	2.014.299
1931	3.144	2.649.268	3.148	2.665.400

2) Obrót towarów.

Rok	Import	Eksport	Razem
1924	981 ton	9.187 ton	10.167 ton
1925	1.646 „	53.925 „	55.571 „
1926	310 „	404.251 „	404.561 „
1927	6.411 „	891.683 „	898.094 „
1928	192.712 „	1.765.057 „	1.957 769 „
1929	329.647 „	2.492.858 „	2.822.502 „
1930	504.117 „	3.121.631 „	3.625.748 „
1931	553.549 „	4.741.565 „	5.300.114 „

a więc widzimy, że w roku 1931 w porównaniu z rokiem poprzednim

OBRÓT TOWAROWY WZRÓSŁ PRZESZŁO O 47 PROC.

Eksport i import

Tonażowo eksport wciąż niewspółmiernie **przewyższa import.** Tłómaczy się to ogromnemi ilościami wywozu węgla; ilość eksportowego węgla w roku 1931 wyniosła 4.167.047 ton, nie licząc 206.047 t. węgla bunkrowego (dla własnych potrzeb okrętów) i koksu. Wydatnio zwiększył się eksport bekonów 51.821 t. do Anglji; ruszyło się również przez Gdynię drzewo: materjały i wyroby drzewne w r. 1931 tworzą już dość znaczną pozycję — **27.644 ton. Pierwszy raz** w większej ilości również wywieziono zagranicę ziemniaki (15.572 t.). Eksport **cukru** wyniósł 115.529 ton; ładną pozycję również stanowi ryż łuszczony — 21.171 t., ruszyły również sole potasowe (32.791 t.), szyny kolejowe (10.289 t.); cynk eksportowy utworzył pozycję 15.142 t. Oto są główne pozycje wywozowe.

W krótkim artykule nie może być miejsca na analizę cyfrową, ograniczam się więc do podania głównych pozycyj.

Postępy i perspektywy na przyszłość

Przechodząc do przywozu przez Gdynię, muszę skonstatować, że i w tym względzie port nasz zrobił postępy. Zapoczątkował transporty towarów, które dawniej wyłącznie przywożono przez porty obce. Mam na myśli przedewszystkiem **bawełnę**, która w roku 1931 nadeszła do Gdyni w ilości 30.800 bel. Nie jest to jeszcze dużo, ale są wszelkie podstawy do oczekiwania w r. 1932 znacznego zwiększenia się tego importu. Podobnie jak w latach ubiegłych, znaczną pozycję w imporcie stanowią ryż surowy (75.286 t.), złom żelazny (dla hut) 341.901 t. Kryzys w rolnictwie wywołał zmniejszenie się importu wszelkich nawozów sztucznych i produktów chemicznych, które stanowiły w latach poprzednich bardzo poważną rubrykę obrotu. Oczekuje się znacznego zwiększenia importu przez Gdynię towarów kolonjalnych, owoców suszonych i świeżych, śledzi świeżych i solonych, dla przyjęcia których port już przygotowuje dogodne warunki składowania.

Czytelnikom, którzy chcieliby badać systematycznie obroty portu, jego życie i rozwój, mogę zalecić miesięcznik p. t. „Wiadomości Portu Gdyńskiego", będący oficjalnym organem Urzędu Morskiego.

Stocznia Gdyńska S. A. i jej praca

Ostatni rok pracy Stoczni Gdyńskiej dowodzi, iż rozwój zakresu jej działalności ciągle postępuje naprzód. Jeszcze przed dwoma laty nie mogła Stocznia poważnie myśleć o tych robotach, które obecnie wykonuje, zmieniając już do minimum potrzebę oglądania się na stocznie zagraniczne, chyba tylko dla budowy bardzo dużych jednostek.

Przyjrzyjmy się bliżej, jakie poważniejsze roboty wykonała Stocznia w roku 1931 poza bieżącym remontem. Do tego rodzaju robót należy zaliczyć przedewszystkiem budowę statku kwarantanowego „Samarytanka" dla portu gdyńskiego i zamianę poszycia oraz przebudowę O. R. P. „Mewa". Roboty te zostały wykonane ku zadowoleniu zamawiających.

Fakt powierzenia Stoczni dla robót dokowych statku niemieckiego „Hinrich Peters", szwedzkiego „Ture" a przez Marynarkę Wojen. łodzi podwodnej wartości 15 miljonów zł, wskazuje na to, że Stocznia zyskała już tyle zaufania u klijentów. iż nie wahają się oddawać jej poważniejszych remontów wraz z dokowaniem, co niewątpliwie wychodzi na dobre dla portu gdyńskiego.

W ślady tych instytucyj poszła obecnie także „Żegluga Polska", która oddała do doku Stoczni Gdyńskiej dla reparacji s/s „Tczew", na którym zmienia się 4 płyty i 6 wręgów. Fakt ten należy powitać ze szczególnem zadowoleniem.

Ta mała garstka faktów mówi sama za siebie i wydaje najlepsze świadectwo Stoczni, która nie będąc przedsiębiorstwem państwowem, dokonuje jednak bardzo ważnego państwowego zadania, szkoląc personel techniczny i rzemieślniczy, a tem samem zakładając podwaliny pod uniezależnienie się państwa polskiego od zagranicy w dziedzinie okrętownictwa.

Dlatego też Stocznia Gdyńska, zatrudniająca wyłącznie Polaków, ma prawo oczekiwać poparcia od czynników odpowiedzialnych, jak również od każdej państwowo myślącej jednostki.

Zagadnienie rozwoju portu gdyńskiego

Wywiad z prezesem Izby Przem. Handl. w Gdyni, p. Konsulem Korzonem

Pragnąc dać w specjalnem wydaniu naszego pisma poświęconem sprawom morza i portów polskich, możliwie jak najdokładniejszy obraz sytuacji w naszym handlu morskim oraz warunków rozwoju gospodarczego portu w Gdyni, zwróciliśmy się do jednego z czołowych przedstawicieli gdyńskich sfer gospodarczych, prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej i Rady Interesentów Portu, p. konsula Napoleona Korzona z prośbą o wyrażenie swej opinji w zakresie interesujących szeroki ogół, aktualnych zagadnień ekonomicznych. P. konsul Korzon z całą uprzejmością zadość uczynił naszej prośbie.

W sferach fachowych słyszy się zdanie, że rozwijające się tak pomyślnie w latach ubiegłych obroty portu gdyńskiego, obecnie wskutek ogólnego kryzysu gospodarczego zkonieczności ulegną skurczeniu. **Czyby wobec tego Pan Konsul, nie zechciał wypowiedzieć nam swego poglądu, jak wedle Jego przewidywań zapowiada się praca portu gdyńskiego w roku bieżącym?**

— Oczywiście — stwierdza p. konsul Korzon — eksport przez port gdyński, jak wogóle eksport polski, **nie może uchronić się od wpływu ogólnego kryzysu gospodarczego.** Dążenia poszczególnych państw do zamknięcia się w rynkach wewnętrznych względnie do wyrównania bilansów handlowych przez odgrodzenie się wysokiemi cłami **nie mogą nie wpłynąć bardzo ujemnie na skurczenie wymiany towarowej morskiej.**

— A wprowadzane ostatno portowe cła preferencyjne? — wtrącamy.

— Owszem, ostatnie zarządzenia celne, wprowadzające cła preferencyjne dla towarów importowanych przez porty polskie powinny przyczynić się do częściowego **ożywienia obrotów importowych** w Gdyni.

Jednak — zdaniem mojem — **konstrukcja przydziału ceł preferencyjnych** musi być bardzo uważnie zbadana i obmyślana, by **przyniosła korzyści portowi gdyńskiemu i konsumentowi, nie wprowadzając zamieszań w handlu wewnętrznym polskim.**

O silną organizację importerów

Należyty rozdział może być przeprowadzony — mojem zdaniem — tylko w wypadku, jeżeli zostanie stworzona **silna organizacja importerów,** obejmująca cały handel branżowy polski, która to organizacja byłaby w stanie dać zapewnienie: z jednej strony, że, korzystając z ułatwień importowych, **przyciągnie do portu zamienne towary eksportowe** i stworzy w porcie **potrzebne urządzenia** dla zapewnienia szybkiego i taniego tranzytu; z drugiej strony, że będzie w stanie gwarantować, iż różnice na cłach preferencyjnych pójdą **na korzyść konsumenta,** a nie pośrednika.

— A jak przedstawia się obecnie sytuacja na eksportowym rynku węgla wobec wzmożonej ostatnio dzięki deprecjacji funta konkurencji angielskiej?

— Sytuacja obecna na rynku eksportowym wobec dewaluacji funta ang.elskiego i wzmożonej konkurencji angielskiej przedstawia się dla węgla polskiego wprost katastrofalnie. O ile eksport węglowy nie otrzyma szybkiej pomocy **w formie ulg taryfowych, ulg w świadczeniach socjalnych** i t. p., to eksport węglowy polski może już w najbliższym czasie **całkiem się załamać.**

Należy zdać sbie sprawę z tego, iż konjunktura, która powstała dla węgla polskiego podczas strajku angielskiego, **może w danej chwili się odwrócić** i węgiel angielski może w bardzo szybkiem tempie **odzyskać swe dawne stracone pozycje na rynkach skandynawskich.**

Angielska walka o zdobycie straconych rynków

Byłoby to oczywiście klęską dla naszego eksportu węglowego.

Dowiedzieliśmy się ostatnio, iż, nie bacząc na spadek funta angielskiego, cena węgla angielskiego została w funtach papierowych **obniżona o 1 sh. 6 pensów** na tonie. Świadczy to o tem, iż Anglicy rozpoczynają **bardzo energiczną walkę o zdobycie straconych rynków.**

Koszta węgla, sprzedawanego na rynkach eksportowych, nie pokrywają kosztów własnych wydobycia, a tymczasem **ceny na rynkach skandynawskich obniżają się.** Bez bardziej wydatnej pomocy, któraby dała możność obniżenia kosztów produkcji i transportów, kopalnie nie będą w stanie dłuższy czas wytrzymać strat przy eksporcie.

— Jeszcze jedno pytanie, panie Konsulu: ciekawi bylibyśmyy również poznać pańską opinję w sprawie ewtl. **ulepszeń w dziedzinie komunikacyjnej, tak ważnej dla pomyślnego rozwoju portu w Gdyni.**

Sprawa sieci połączeń telefonicznych

W tej materji podnieść mogę tylko to, co już kilkakrotnie akcentowano w wystąpieniach Rady Interesentów Portu, że podstawową rzeczą dla rozwoju gospodarczego Gdyni jest tworzenie **niezbędnej sieci połączeń telefonicznych.** Sprawa telefonów dla handlu morskiego i dla żeglugi jest równie ważna, jak sprawa odpowiedniej komunikacji kolejowej z zapleczem.

Stworzone ostatnio połączenie telefoniczne przez Słupsk nie rozwiązuje bynajmniej zagadnienia. Koniecznością jest przedewszystkiem wybudowanie **kabla morskiego, łączącego Gdynię ze Szwecją.** Pozatem należy ulepszyć połączenia krajowe, w pierwszym rzędzie z **Katowicami.** Warto wskazać przy tej okazji, że Gdynia dotychczas niema wogóle żadnego połączenia telefonicznego z Tallinem. Takie dziwolągi oczywiście nie mogą mieć miejsca.

Brak komunikacji telefonicznej z Gdyni powoduje m. in. fakt, że większość firm zmuszona jest **utrzymywać swe placówki w Gdańsku,** aby móc szybko i sprawnie komunikować się ze światem.

Co do kolejowej komunikacji towarowej, to jest **ona w zupełności zadawalająca** i nie nasuwa żadnych poważniejszych zastrzeżeń. Komunikacja osobowa natomiast z Warszawą i Katowicami pozostawia wiele do życzenia.

Import bawełny przez Gdynię

Na jedno jeszcze pragnąłbym wskazać — mówi p. Konsul już przy pożegnaniu — mimo ogólnych pesymistycznych widoków, w Gdyni istnieją możliwości, które niewątpliwie przyczynią się do **umocnienia się tej pozycji wśród innych portów.** Przed kilku dniami odbyła się tu konferencja w sprawie bezpośredniego przywozu bawełny, podczas której przemysł włókienniczy przez usta swych przedstawicieli dał wyraz opinji, że port gdyński **będzie w stanie podołać całemu importowi bawełny do Polski,** odbierając go Bremie. Techniczne warunki nie stoją temu na przeszkodzie, chodzi jedynie o należyte rozwiązanie problemu finansowania tego importu i konsygnacji towaru w porcie.

METALOWA FABRYKA MASOWEJ PRODUKCJI
„PRODMETAL"
Inżynier Aleksander Krzywiec
BYDGOSZCZ, ul. Śląska 15 — Telefon Nr. 402

Uposażenia cukrowni i rafinerji cukru:
metale łożyskowe marki „Ślizg", pilniki i frezy do noży dyfuzyjnych, sworznie cementowane do łańcuchów, odlewy bronzowe i mosiężne, armatura kotłowa, **WIRNIKI** i t. d.

Łańcuchy transportowe!

Uposażenia dla sieci tramwajowych:
przerywacze sekcyjne, zaciski do drutu, izolatory, szczotkotrzymacze i t. d.

Uposażenia dla sieci elektrycznych:
złączka faliste, złącza kablowe, złącza koncentryczne, kontakty miedziane, części ebonitowe i t. d.

Uposażenia aeroplanowe:
pompki benzynowe, regulatory przepływu benzyny, chłodnice, pompki zastrzykowe Malivert, Wright, pompki tłuszczowe, krany obiegu benzyny L. D.

Fabryka pilników specjalnych:
pliniki dyfuzyjne pilniki tartaczne, pilniki do styków szyn tramwajowych, frezy do noży dyfuzyjnych.

Pilniki ślusarskie:

Fabryka aparatów gazowych:
kuchenki gazowe 1, 2 i 4-płomienne, piekarniki, kuchenki szafkowe z piekarnikiem, piece cukiernicze, restauracyjne i t. d.

Uposażenia fabryk kabli i przewodników elektrycznych:
dornie i matryce do pras ołowianych, kalibry dwudzielne do skręcarek, biegi do oplatarek, szpule maszynowe stalowe, części zamienne itd.

Odlewnia metali:
półszlachetnych, wszelkiego rodzaju, w kokilach i piasku, do 500 kg. wagi jednej sztuki. Fabryka eksportuje swoje białe metale łożyskowe zagranicę.

Budujmy Polską Flotę

Port gdyński zelektryzowała elektrownia „Gródek"

Lata 1926—1928 były dla budowy Portu Gdyńskiego latami przełomowemi. Gdynia stawała się z dnia na dzień wielkim portem światowym. Rok 1928 można powiedzieć, zadecydował o dalszym rozwoju Gdyni, gdyż w tym roku Port uzyskał stałą elektryfikację, która

mu zapewniła wszystkie nowoczesne zasady rozwojowe. Czynu tego dokonała **POMORSKA ELEKTROWNIA KRAJOWA „GRÓDEK"**, znana popularnie pod krótką nazwą **„GRÓDEK"**. Wartość tego czynu o znaczeniu państwowotwórczem polegała ponadto na szybkości decyzji i szybkości wykonania, z jaką „Gródek" przeprowadził elektryfikację Portu.

W AMERYKAŃSKIM TEMPIE PRACY.

W tem miejscu należy nadmienić, że elektrownia wodna „Gródek" leży w powiecie Świeckim i jest oddalona od Gdyni o 140 km. Pomimo tak znacznej odległości, „Gródek" śmiało rzucił przesyłową linję elektryczną 60.000-woltową i ponadto w przewidywaniu dalszego rozwoju wyposażył ją technicznie dla podniesienia napięcia do 100,000 woltów. W samej Gdyni stanęła potężna stacja transformatorów obliczona dla pojemności 20.000 KM. Wszystko to zostało wykonane w amerykańskiem tempie i trwało zaledwie 5 miesięcy.

Na czem polegała zasługa „Gródka" w dziedzinie elektryfikacji Portu?

Można było przecież zbudować elektrownię węglową w samej Gdyni i w ten sposób rozwiązać ten problem, ale w roku 1928 taka budowa w Gdyni nie była rzeczą łatwą, gdyż trudność polegała na tem, że nie można było z góry obliczyć zapotrzebowania energji elektrycznej i siłą rzeczy byłoby trzeba budować elektrownię bardzo wielką. „Gródek" natomiast, rzucając linję elektryczną do Gdyni, niezależnie od swojej produkcji dawał możność wykorzystania swoich rezerw w postaci już istniejących połączeń z elektrowniami węglowemi w Grudziądzu i Toruniu.

DRUGI ZAKŁAD W ŻURZE.

Ponadto „Gródek", wierząc wytrwale w silny rozwój Gdyni wypełnił warunek koncesyjny i stworzył swój **drugi zakład wodny w Żurze,** podwajając w ten sposób swoją możność produkcyjną i w ten sposób zabezpieczając Gdyni możliwość jaknajwiększego poboru energji elektrycznej.

Na terenie Portu Handlowego w Gdyni „Gródek" posiada monopol dostawy i sprzedaży energji elektrycznej do roku 1984. Cały szereg instalacyj i stacyj transformatorowych służy do należytego obsłużenia terenu. Można śmiało powiedzieć, że „Gródek" tchnął w życie Portu Gdyńskiego nową duszę. Elektryczność ożywiła Port i stała się podstawą wszelkich poczynań w Porcie.

Odnośnie najbliższych zamiarów elektryfikacyjnych „Gródka" w Porcie Gdyńskim zanotować należy projekt budowy **elektrowni węglowej tuż nad brzegiem morskim.** W ten sposób zostanie rozwiązany całkowicie **problem elektryfikacji Portu i całej okolicy.**

Dla całości omówienia sprawy elektryfikacji brzegu morskiego należy dodać, że „Gródek" dostarcza ponadto **hurtowo energję elektryczną Wielkiej Gdyni,** złożonej z miasta i okolicy. Na tym zaś terenie detaliczną sprzedażą zajmują się Miejskie Zakłady Elektryczne, które wykazują niezwykle ożywioną działalność i nowoczesne metody pracy.

LINJA ELEKTRYCZNA GRÓDEK - GDYNIA GŁÓWNĄ MAGISTRALĄ.

W zakończeniu nadmieniamy, że w związku z ogólnym projektem „Gródka", mającym na celu dokonanie wspólnej elektryfikacji Pomorza i Poznańskiego dotychczasowe linje elektryczne „Gródka" zostaną włączone w ogólny system i w ten sposób linja elektryczna **Gródek — Gdynia stanie się główną magistralą, której przedłużenie sięgnie aż do Poznania, a następnie aż do Zagłębia Węglowego.**

W tym wielkim systemie elektryfikacyjnym podstawowe zapasy energji elektr. będą czerpane z elektrowni parowych, natomiast elektrownie wodne „Gródka" w Gródku i Żurze zostaną wykorzystane dla celów pokrycia obciążenia szczytowego, to znaczy dostarczania energji w godzinach największego zapotrzebowania.

Zygmunt Zabierzowski
Komisarz Rządu m. Gdyni

Gdynia miasto

Miasto Gdynia w jego obecnym stanie jest pierwszą fazą organizmu gospodarczego, którego istotnem przeznaczeniem jest przeobrażenie się w sprawne i elastyczne narzędzie portu w Gdyni.

Podstawy gospodarcze tego organizmu zakłada organizm główny, z którym miasto jest funkcjonalnie związane, a więc — port.

Port zaś gdyński będzie portem **przeładunkowym** dla wywozu naszych artykułów masowych: węgla, żelaza, drzewa i szeregu produktów przemysłowych, a także wielu produktów rolnych; tranzytowym — dla obsługi krajów Europy i Państw Bałtyckich, — oraz nie ulega najmniejszej wątpliwości, — że rozwinie się jako wielki **port składowy**, gdzie poważną ilość surowców lub półsurowców wchłaniać będzie przemysł miejscowy, by w uszlachetnionej formie wejść na rynki własne lub obce.

Z powyższego założenia nie trudno wyciągnąć wniosek, że portowe miasto Gdynia będzie **wielkim organizmem gospodarczym,** spełniającym szereg domosłych prac i funkcyj związanych z portem, jako **najdonioślejszym organem współpracy gospodarstwa społecznego Polski z gospodarstwami różnych społeczności międzynarodowych.**

Zadanie przyszłej Wielkiej Gdyni

Postarajmy się wyliczyć zasadnicze prace i zadania przyszłej Wielkiej Gdyni: — techniczna przeładunkowa praca portu będzie wymagała stałej armji pracy robotników portowych; organizacja zamiany transportu morskiego na lądy i odwrotnie — poważnego zastępu fachowców żeglugowych w postaci poważnej ilości firm i kompanij żeglugowych, spedycyjnych, maklerskich etc., handel międzynarodowy — powoła szeregi banków i domów handlowych, przemysł przetwórczy lub uszlachetniający — wytworzy kadry fachowców poszczególnych dziedzin przemysłu i zgrupuje na stałe poważne zastępy robotników i rzemieślników.

Przytoczone rozważania oparłem nie na teoretycznych przesłankach, lecz na obserwacji przejawów życia gospodarczego i społecznego dzisiejszej Gdyni. Port obecnie zatrudnia od 1500 do 3000 robotników zależnie od natężenia pracy przeładunkowej i inwestycyjnej; zalążki przemysłu przetwórczego — olejarnia, suszarnia owoców, łuszczarnia ryżu — od 300 do 500 robotników i rzemieślników; przeciętna zatrudnienia robotników w Gdyni w roku ub. wynosiła blisko 7 i pół tysiąca ludzi. W sezonie budowlanym Gdynia ściąga i daje pracę zastępowi przewyższającemu 15.000 robotników.

Transport morski i handel zagraniczny zgrupował już w Gdyni szereg poważnych, nawet transoceanicznych przedsiębiorstw żeglugowych i placówek handlu zagranicznego. **Sześć konsulatów państw morskich współdziała na terenie Gdyni** nad rozwinięciem i pogłębieniem współpracy gospodarczej Rzeczypospolitej Polskiej ze społecznością międzynarodową.

W konsekwencji przeznaczenia portowego masta Gdyni, które wywołuje, narzuca i pogłębia coraz wszechstronniejszy rozwój portu, wynika dla miasta cały szereg **poważnych zagadnień przedewszystkiem natury gospodarczej, które należy planowo i szybko rozwiązać.**

Zagadnienia te dzielą się na dwie grupy: **na grupę spraw związanych z budową rozwijającego się miasta i na grupę spraw formowania się miasta jako organizmu gospodarczego skupienia ludności.**

Fundamentalne inwestycje

Pierwsza grupa — to inwestycje fundamentalne. A więc: budowa ulic, wodociągów i kanalizacji, elektryfikacja, budowa szkół powszechnych, szkół średnich i domów Opieki Społecznej. Nazwy wymienionych inwestycyj mówią o ich przeznaczeniu; bez ich ufundowania nie można mówić o rozwoju a nawet o istnieniu miasta. Są one warunkiem **„sine qua non" istnienia portowego miasta.** Można sobie, nawet w dzisiejszych czasach wyobrazić istnienie pięćdziesięcio, lub stutysięcznego miasta bez wodociągów, kanalizacji, elektryczności, lecz nie można poddawać w dyskusjach najmniejszej wątpliwości tezę o bezwzgl. konieczności istnienia obok nowożytnego portu 32-miljonowego państwa, miasta, któreby nie posiadało w sposób racjonalny rozwiązanego zagadnienia bezwzględnych warunków zdrowotności, higjeny, bezpieczeństwa i oświaty publicznej — a więc zdrowej wody, nieszwankującej kanalizacji sanitarnej, dostatecznego oświetlenia, nowoczesnego szpitala i szkół.

Z powołanych rozważań należy wyciągnąć dalsze konsekwencje. Wymienione inwestycje są bardzo kosztowne, dotychczas pochłonęły **kilkadziesiąt miljonów złotych,** za które wzniesiono urządzenia kanalizacyjne, wybudowano część najniezbędniejszych ulic, przeprowadzono częściową elektryfikację miasta i okolic i zbudowano kilka budynków użyteczności publicznej.

Rozumie się samo przez się, że przyszłych inwestycyj nie może wykonać na własny rachunek i z własnych funduszów nowopowstająca społeczność gminy, jeszcze płynna, w 95 proc. składająca się z elemetnów czerpiących swoje dochody z pracy. Interesy ogólnospołeczne i ogólnopaństwowe wymagają, aby znalezione zostały fundusze **na ten cel poza źródłami własnemi miasta.**

Gospodarczy rozwój miasta

Druga grupa zagadnień, to kompleks spraw gospodarczego rozwoju miasta, a więc wchodzą tu kwestje aprowizacji, mieszkaniowe, zagadnienie Gdyni jako ośrodka handlowego i przemysłowego i t. d. Wymienione zagadnienia stworzą nierozerwalną funkcjonalnie związaną całość. W celu jednak przejrzystości dzielę tę grupę na 3 najważniejsze zagadnienia konkretne.

Pierwsze — dotyczy stworzenia **dogodnych warunków dla formowania się osiadłej ludności miasta,** zamiast dotychczasowej jej płynności — co w pierwszym rzędzie wiąże się z kwestją mieszkaniową w Gdyni.

Drugie — wiąże się ściśle z samem przeznaczeniem Gdyni — to kwestja **stworzenia zdrowego i silnego elementu kupieckiego** i to zarówno w skali miasta jako pewnego skupiska ludności, jak i w skali handlu zagranicznego.

Trzecie zagadnienie polega na stworzeniu istotnych warunków dla osiedlania się w rejonie Wielkiej Gdyni **zdrowego przemysłu** związanego z tętnem potrzeb miasta oraz z tętnem rozwijającego się portu, handlu i przemysłu w szczególności uszlachetniającego.

Pokrótce pozwolę sobie sprecyzować mój pogląd na poruszone zagadnienia. Na pierwszy plan wysuwa się **kwestja budownictwa mieszkaniowego.** Gdynia, budowana w dwudziestym wieku nie może być poza City tylko miastem domów koszarowych. Musi być ona również **miastem domków własnych, jedno- lub dwurodzinnych.** Realizacja tego planu wymaga rozwiązania sprawy terenów miejskich. Kwestja ta w najbliższym czasie częściowo zostanie załatwiona przez oddanie przez Państwo gminie miasta Gdyni terenów państwowych, otaczających miasto, a zdatnych do budownictwa mieszkaniowego.

Z Gdyni trzeba stworzyć poważny ośrodek przemysłowo-handl.

Rozwiązanie drugiego i trzeciego zagadnienia t. zn. praca nad stworzeniem w Gdyni **poważnego ośrodka przemysłowego i handlowego** zależy przedewszystkiem **od stanowiska inicjatywy prywatnej całego kraju.**

W Gdyni wszystkie prawie dziedziny handlu, a zwłaszcza hurtowego leżą odłogiem. Parę przykładów: Gdynia dotychczas nie posiada ani jednej poważniejszej instytucji **handlowej w dziedzinie aprowizacyjnej.** A nie należy zapominać, że prócz aprowizacji miasta w powszechnem tego słowa znaczeniu, hurtownie aprowizacyjne w Gdyni mogą zawładnąć tak poważną dziedziną jak aprowizacja setek przepływających przez port statków. Do tej pory nie znam w Gdyni poważniejszej hurtowni materjałów tekstylnych.

To samo zjawisko widzę **w dziedzinie przemysłowej.** Przy budowie miasta 99 proc. potrzebnych do budowy i normalnego biegu życia artykułów przemysłowych **sprowadza się z dalekiego zaplecza.**

Rozumie się, że w wielu dziedzinach fabryki i zakłady przemysłowe budowane w Gdyni będą posiadały daleko większą zdolność konkurencyjną, aniżeli fabryki z zaplecza, ponieważ odpadną im koszta transportu, również niższą jest w Gdyni skala obciążenia podatkowego.

Przypuszczam, że te dwa przykłady **powinny bliżej zainteresować nasz kapitał rodzimy i ruchliwą inicjatywę prywatną.**

Ze swej strony mogę podnieść, że miasto kupcom i przemysłowcom pragnącym przenieść lub budować swe zakłady gospodarcze w Gdyni **da szereg udogodnień i ulg.**

Apel do opinji publicznej

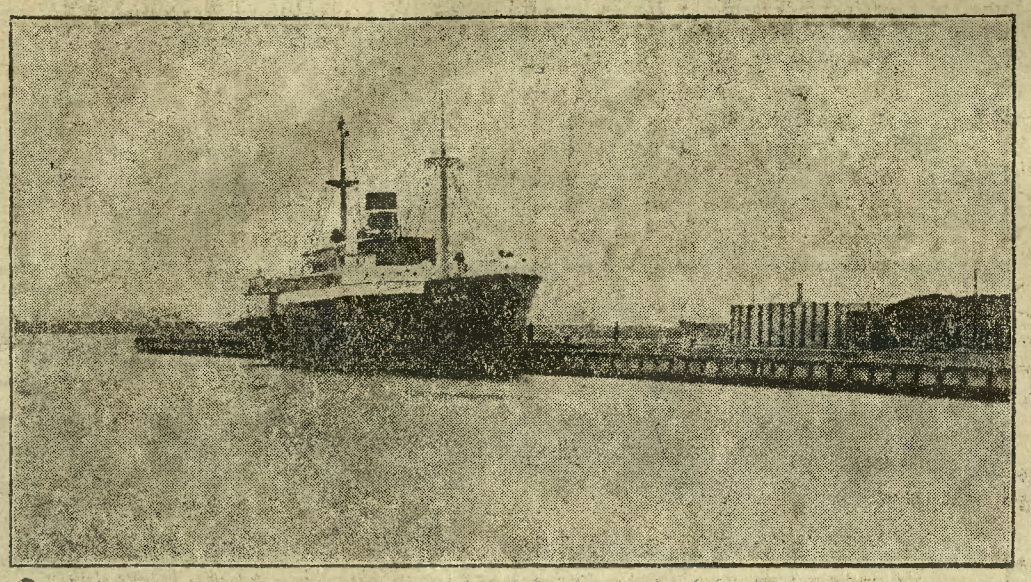
Na zakończenie pozwalam sobie odnieść się z **apelem do opinji publicznej.**

Jak Polska długa i szeroka, wszędzie istnieje ogromny sentyment i zachwyt powszechny nad żywiołowym rozwojem Gdyni. Wszyscy rozumiemy jak ogromne korzyści gospodarstwu społecznemu oddał już port, **pozostawiając w organiźmie naszego życia gospodarczego setki miljonów złotych,** które uprzednio otrzymywał obcy pośrednik przy zakupie towaru i obcy armator przy przewozie towaru morzem.

Zapomina się jednak, że ten sentyment gospodarczy, ten zachwyt nad żywiołowym rozwojem Gdyni **TRZEBA PRZEKUĆ NA ZŁOTO, TRZEBA ZMIENIĆ NA WARTOŚCI GOSPODARCZE,** wkładając w rozwój portowego miasta Gdyni swe większe lub mniejsze kapitały.

A przecież nigdzie przez długie dziesiątki lat rentowność kapitału prywatnego w Polsce nie będzie tak wielka jak w Gdyni.

Benjaminek naszej żeglugi handlowej



Nowozbudowany statek „Żeglugi Polskiej" — „Śląsk", który w końcu ub. miesiąca wypłynął w pierwszą swoją podróż do Helsingforsu na regularnej polskiej linji bałtyckiej.

Dr. Władysław Smoleń

Import owoców i artykułów kolonjalnych
a portowe cła preferencyjne

Dnia 31 grudnia zeszłego roku ukazało się rozporządzenie ministerjalne w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej, mające pierwszorzędne znaczenie dla „portów polskiego obszaru celnego", a w pierwszym rzędzie dla Gdyni. Rozporządzenie to bowiem ustanawia **cła morskie preferencyjne dla owoców i niektórych artykułów kolonjalnych,** sprowadzanych drogą morską przez Gdynię lub Gdańsk.

Warunki, pod którymi uzyskuje się prawo do zapłaty najmniejszego cła, przewidzianego w powyższem rozporządzeniu, były przedmiotem długich narad i dyskusji, zarówno w dotyczących Ministerstwach, jak też w zainteresowanych sferach gospodarczych.

Ostatecznie reguluje je obwieszczenie, mające być ogłoszonem w najbliższych dniach, które, jako warunek uprawniający do korzystania z najniższego cła, określa alternatywnie albo **eksport pewnych określonych artykułów do wyraźnie oznaczonych rynków zbytu,** albo też **opłatę pewnych kwot na cele popierania eksportu.** W jednym i drugim wypadku towar musi być sprowadzony drogą morską.

Wejście w życie tego rozporządzenia przyczyni się w dużym stopniu **do zwiększenia ruchu i obrotu towarowego w Gdyni,** a równocześnie przyspieszy zaprowadzenie **bezpośrednich połączeń okrętowych między portami włoskiemi i hiszpańskiemi a Gdynią** w zakresie importu świeżych owoców, jak również między **Polską a Brazylją,** skąd nadchodzą transporty kawy.

W ślad za tem wzmogą się transakcje w zakresie **handlu owocami w Gdyni,** zwiększy się czynność spedytorów portowych, wyłoni się **konieczność budowy magazynów,** specjalnie przystosowanych do składania owoców, jednem słowem, rozporządzenie ministerjalne, wprowadzające preferencyjne cła morskie, leży wybitnie **w orbicie interesów, związanych z rozwojem portu gdyńskiego.**

W związku z tem wyrażam zupełnie indywidualne zapatrywanie, iż w naszych warunkach gospodarczych i finansowych, i w uwzględnieniu coraz większych trudności, na jakie napotyka polski eksport wobec zapór reglamentacyjnych i celnych, stawianych przez poszczególne państwa, można było w **daleko ściślejszym stopniu związać import owoców południowych i niektórych towarów kolonjalnych z eksportem** i uzyskanie prawa do opłaty najniższych stawek celnych uczynić w pierwszej i głównej mierze zależnem od **wywozu produktów i artykułów polskich i to wyłącznie drogą morską.**

Gdyby zaś, idąc po linji mniejszego oporu, pozostawiono obok warunku eksportu możliwość zastąpienia go opłatami na rzecz eksportu, należałoby **ustalić te opłaty stosunkowo** wysoko, aby w ten sposób skłonić importera do szukania korzyści raczej w **propagandzie eksportu,** a nie w opłacie gotówkowej.

Jest to tembardziej konieczne, ponieważ Skarb Państwa wskutek ostatnich zniżek celnych poniesie **znaczny uszczerbek w dochodach celnych,** który nie wyrównają, ani opłaty na popieranie funduszu eksportowego, ani też zwiększony import. — Natomiast przez zastosowanie pewnego rodzaju **przymusu eksportowego** w zamian za ulgi celne, nastąpiłoby **intensywniejsze niż dotąd wyszukiwanie nowych rynków zbytu dla polskich produktów,** zwiększone obroty przez port gdyński i co najważniejsze polepszenie naszego bilansu handlowego.

Dowodząc konieczności związania importu, opartego na ulgach celnych z eksportem, nie myślę bynajmniej o przerzuceniu na importerów obowiązku zajmowania się eksportem. — Są to dwie **zupełnie różne dziedziny handlu.** Byłoby tylko kwestją odpowiedniej organizacji Związków lub Zrzeszeń Importerów, którzy musieliby znaleść **odpowiedni wykładnik w organizacjach eksportowych,** i poprzeć te organizacje, mając do dyspozycji całą różnicę między cłem ulgowem, a zwyczajnem.

Polskie pancerze na Bałtyku

Ku nowemu jutru marynarki wojennej

Śmiałe kroki ku „nowemu jutru" już rozpoczęliśmy.

Dwanaście lat temu, znacząc granice Państwa na brzegu Bałtyku, osiągnęliśmy pewien **punkt zwrotny** w zaraniu konsolidowania się naszego niepodległego bytu.

Skrawek przez Niemców nawet zaniedbanego wybrzeża morskiego otworzył przed współczesnem pokoleniem możliwości, które daje dostęp do morza, te możliwości, które sprawiają, że Państwo uzyskuje przez nie **faktyczną nieskrępowaną niepodległość ekonomiczną i polityczną.**

Ku „nowemu jutru" pchnięty został przed dwunastu laty Naród, bogaty w swe historyczne doświadczenia, i nie pozbawiony w czasach niewoli sentymentu dla morza.

Dawny nasz kierunek myślowy zorjentowany był raczej wyłącznie ku rubieżom wschodnim. Broniąc Zachodu jego „Przedmurzem" się staliśmy nie mieliśmy już ani czasu ani sił oprzeć się silnie o zachodnie kresy, o morze.

Zaniedbaliśmy dziedzinę morską. Szlak wybrzeża Bałtyku od obecnej Meklemburgji, ongiś nasz własny, słowiański, kurczył się w średniowieczu, kurczył się i w nowszych czasach, aż prócz Gdańska w obcym pachcie, nie pozostało właściwie nic z przebogatego ongiś słowiańskiego dziedzictwa.

Inny żywoł, konsekwentny w swym „Drang nach Osten" opanował od wschodu i zachodu małą zaporę naszego wybrzeża — aż w skutki brzemienny ten stan rzeczy przywiódł o katastrofę z końca XVIII w.

W te doświadczenia bogaci, gdyśmy rozpoczęli przed dwunastu laty kroki „ku nowemu jutru" przez rozwinięcie sztandarów naszych nad morskim brzegiem, musieliśmy myślowo w nowe wstąpić dziedziny, w te, które dawniej zaniedbaliśmy — w dziedziny morskie.

PIERWSZY HISTORYCZNY AKT.

Przeżywana rzeczywistość pchnęła nas do tworzenia nowej, dziadom nieznanej: **„Polski na morzu".**

Naczelnik Państwa Józef Piłsudski już w kilkanaście dni po objęciu władzy, bo 28 listopada 1918 r. powołuje do życia „Polską Marynarkę", dając przez to podstawy prawne do działania tych nielicznych wówczas jednostek w Polsce, które ze sprawami morskimi były obeznane.

Przeżyta rzeczywistość bezpośrednio wskazała jak ważną kwestją, w pewnych okresach zasadniczą, dla politycznej niepodległości może być oparcie się o morze i zapewnienie przezeń jedynej czasem możności komunikowania się ze światem: **To rok 1920 i konieczność zaopatrywania walczącej Armji w materjał wojenny i amunicję drogą morską.**

Idea dawna, łącznika Zachodu ze Wschodem w ciągu ubiegłych lat dwunastu została zahamowaną dla pulsacji naszego codziennego życia gospodarczego. Mur przeszło tysiąca kilometrów granicy wschodniej odgrodził nasze życie gospodarcze od wschodniego, eksperymentującego u siebie sąsiada.

Od Zachodu kilkakrotna wojna celna z zachodnim sąsiadem stała się też przeszkodą hamującą nasze z nim gospodarcze stosunki.

NASZ POCHÓD I NASZ DOROBEK.

Pozostały dwa ledwie kierunki: południa i północy. Południe to Karpaty, za któremi system państw o zupełnie innym, wskazanym szlakiem Dunaju kierunku handlowym. Pozostała północ, czyli morze; skrawek naszego wybrzeża dający przemożne możliwości rozwoju naszego życia ekonomicznego a z nim przemożne możliwości naszego wzrostu politycznego, **DLA POLSKI NOWEGO JUTRA, POLSKI MORSKIEJ, POLSKI MOCARSTWOWEJ.**

Bilans ubiegłych dwunastu lat, wykazuje budzący podziw u obcych **bilans o saldzie dodatnim.** Wkroczyliśmy pełnym krokiem w dziedziny nie posiadające w społeczeństwie tradycji: **PRACY DLA MORZA, PRACY NA MORZU.** Szerokim prądem płynie życie gospodarcze kraju nowym łożyskiem do Gdańska i Gdyni, pulsując coraz mocniej ku wrażej zazdrości zdziwionych sąsiadów, wbrew ich wpływom, chęciom i apetytom. Wbrew możnemu i powszechnemu kryzysowi, nowe łożysko życia gospodarczego kraju wyżłabia podstawy mocarstwowości, niezależne od obcych. Prawdziwa niezależność gospodarcza kraju nie związana z dobrą lub złą wolą sąsiadów staje się faktem. Polska idzie „ku nowemu jutru", ku mocarstwowości, **której ekspansji nikt dziś przewidzieć nie zdoła.**

Gdynia, ta najwłaściwsza dla Polaka miejscowość kuracyjna, dla spleenu, zwątpienia, pesymizmu i niewiary, — wzrastający tonaż naszej marynarki handlowej i obrót handlowy przechodzący przez nasze porty, — są tego jasnym, niezaprzeczonym, potwierdzającym się mimo kryzysu niezałamanym, dowodem.

Gdy przed kilku laty dla morza posiadaliśmy zaledwie sentyment, a nabytek skrawka wybrzeża odczuty był w szerokich masach jako rzecz krzywdząca nas, **„że tak mało"**, a jednak przyjęta entuzjastycznie, lecz bez zdawania sobie sprawy, co z tym otrzymanym klejnotem należy począć, — **dzisiaj niema już nikogo, ktoby nie zdawał sobie jasno sprawy, że bez tego skrawka wybrzeża morskiego, nietylko dalszy rozwój, dalsza nasza przyszłość, nasze „nowe jutro", ale wogóle nasza dalsza egzystencja byłaby niemożliwą.**

To bodaj powód, że nasi „najserdeczniejsi", obaczywszy, że z tym klejnotem (dostępem do morza) umiemy się obchodzić i że doprowadzić on nas może do nowego jutra mocarstwowego, ku któremu serjo zdążamy, — podnieśli krzyk, podnieśli alarm o rewizję granic na ich korzyść, abyśmy kiedyś „porosnąwszy w pierze", **NIE PODNIEŚLI ALARMU O REWIZJĘ NA KORZYŚĆ NASZĄ.**

Cudzego nie chcemy, politykę pokojową akcentujemy stale i szczerze, **LECZ WARA KOMUKOLWIEK OD TEGO CO NASZE!** — z tego zdaje sobie sprawę każde polskie dziecko, każda matka od kołyski w nie to wpaja, każde pół miljona przybywających rocznie Polsce nowych obywateli to pół miljona głów, **to miljon nowych rąk, które bronić będą w razie potrzeby granic Rzeczypospolitej.**

SIŁA ZBROJNA NA MORZU.

Bronić trzeba naszych granic lądowych, zapewniających nam dostęp do morza, bronić tej krainy pomorskiej, którą Opatrzność wróciła na Ojczyzny łono. **Glorją okryta nasza Armja jak Przysposobienie Wojskowe oraz niezłomna wola Narodu są tego gwarancją.** Ale tam, gdzie **ułan z koniem nie wjedzie**, tam, gdzie kończy się zasięg lądowych dział, tam, gdzie na szlakach wód rozciągać się będzie nasze „znaczenie morskie", gdzie splot interesów naszych i podczas wojny nadal będzie musiał egzystować — tam działać może tylko nasza **Siła Zbrojna na morzu, nasza MARYNARKA WOJENNA. Ona to ma być osłoną i tarczą naszej nieskrępowanej obcą złą wolą i obcymi środkami wojennymi niezawisłości ekonomicznej i związanej z nią niezawisłości politycznej.**

I w tej dziedzinie mimo wszelkich przeciwieństw, mimo wojny 1920 r., mimo inflacji, kryzysu, braku zrozumienia w szerokich sferach społeczeństwa, mimo biedy i trosk o dzień dzisiejszy, bilans ubiegłych 12 lat, tak krótki dla powstania z niczego i życia współczesnej floty wojennej zamyka się **saldem dodatnim.**

Mamy i organizacyjnie i faktycznie poważny zaczątek naszej Marynarki Wojennej. **Mamy pięć jednostek wojennych (3 łodzie podwodne i 2 kontr-torpedowce), będących w swoich typach, najsilniejszymi tego rodzaju okrętami na narazie wyłącznie obchodzącym nas Morzu Bałtyckiem.** Lecz trwająca lata całe budowa nowoczesnych okrętów wojennych wymaga ciągłości i konieczności dalszej budowy nowych jednostek, które zapewnić nam mają stworzenie takiej floty wojennej, która będzie w stanie spełnić te zadania, które w naszej sytuacji będą konieczne. A do tego jeszcze daleko.

TWÓRZMY CORAZ SILNIEJSZĄ MARYNARKĘ WOJENNĄ.

Obowiązkiem społeczeństwa jest konieczność **rozwoju floty wojennej zrozumieć, popierać i wytworzyć atmosferę przychylną, która ułatwi naszym czynnikom miarodajnym, a więc w pierwszym rzędzie ciałom ustawodawczym uchwalenie i wykonanie, realnego i na szereg lat obliczonego „PROGRAMU ROZBUDOWY FLOTY WOJENNEJ"**, rzeczy niestety kosztownej, lecz koniecznej dla Państwa.

Zachętą i podnietą w tej sprawie niech będzie opinja, jaką darzy kwestję Marynarki Wojennej w Polsce **Wódz Narodu, Wskrzesiciel Polskiej Marynarki, Marszałek Piłsudski, który z okazji jej dziesięciolecia życzył marynarce wojennej, aby była JEDNEM Z NAJMOCNIEJSZYCH OGNIW NASZEJ MOCARSTWOWOŚCI!**

O tem winien być szczerze przekonany każdy obywatel Państwa.

Na morzu jest już czego bronić a będzie jeszcze więcej — Marynarkę Wojenną trzeba tworzyć długie lata, w życiu jej trzeba ciągłości, trzeba wydatków, trzeba „programu jej rozbudowy" — jeśli chce się, aby była ona faktycznie „jednym z najmocniejszych ogniw naszej mocarstwowości" naszego „nowego jutra"!

Komandor Karol Korytowski.

W daleki świat.

KAZIMIERZ WIERZYŃSKI

Pieśń marynarzy

W naszych żaglach zwiniętych śpi wielka marszruta,
W naszych masztach śpią skrzydła lotniejsze niż ptak,
W naszych mapach śpi przestrzeń bezbrzeżnie rozsnuta
Puls uderza w maszynach i gra poszum flag.

W naszych żaglach zwiniętych śpi wiatr, oddech świata
Wiatr, co morza podnosi i rzuca na ląd:
Wieczny ruch, który w górze z podniebia wylata,
Niewidzialny, poczęty niewiadomo skąd.

Dobra igła kompasu, jak z dłoni nam wróży
Nieomylny kierunek wśród pustki i wód,
Płyniemy poślubieni, jak Kolumb, podróży,
Ten sam nas duch prowadzi, który jego wiódł.

Prosto z zatoki Gdyńskiej na Bałtyk i z fali,
Pełnej złotych bursztynów, bijącej o Hel,
Na morza, na Atlantyk — i dalej i dalej,
Niech z masztów naszych czerwień i łopoce i biel.

Żegnajcie i witajcie, dalekie wybrzeża
Sygnały portów, mola, panoramy miast!
Wiatr wyprawy nam sprzyja, puls równo uderza,
Syreny gwiżdżą w niebo na wyjazd i wjazd.

O, pozdrowione bądźcie morza, oceany
I lądy, których blady rozpierzcha się ślad
Flota nasza pokłonem bandery rozwianej
Jak ojczyznę ogromną, salutuje świat.

Okręty-to żywe symbole narodowe

Nadawanie okrętom nazw jest zwyczajem, sięgającym czasów starożytnych. Wiemy, że w starożytnej Grecji nadawano okrętom nazwiska bogów lub nazwy symboliczne, również ozdabiano je posążkami bogów. W starych sagach skandynawskich znajdujemy nazwy okrętów. Są to jednak opowiadania z czasów, gdy pierwsze wyprawy Wikingów należały już do odległej przeszłości. Jest więc rzeczą wątpliwą, czy wspomniane w sagach nazwy okrętów w rzeczywistości istniały.

Dopiero z czasów około r. 1000 p. Chr. mamy pewne wiadomości o nazwach okrętów, jak np. „Robak Smok" Olafa Fryggvassona, lub „Mara" Wilhelma Normandzkiego, na którym wypłynął na zdobycie Anglji.

Od tego czasu podaje nam historia już często nazwiska okrętów ,jużto uległych zatonięciu lub innym katastrofom, jużto uczestniczących w bitwach i wyprawach morskich.

O pewnego rodzaju chrzcie okrętu dowiadujemy się z historji dopiero pod rokiem 1418, w którym to roku biskup iryjski z Bangoru, wybudowany statek w Southampton nazwy „Grace a Dieu", pobłogosławił tuż przed pierwszą jego podróżą.

Jeśli więc historja wspomina o tym jednym wypadku tak wcześnie, to można przyjąć za rzecz pewną, że ten akt kościelny poprzedzały już podobne ceremonje. W następnych stuleciach powtarzały się już częściej błogosławienia nowowybudowanych okrętów. W wieku XVIII do tych ceremonij zaczęto powszechnie przypisywać większą wagę. Akt chrztu okrętu stawał się regułą, a do jego wykonania proszono bądź dygnitarzy kościelnych lub świeckich, bądź też ograniczano się na osobistościach, które miały pewien związek z budową okrętu. Dziś każdy okręt otrzymuje nazwę, a jeśli jest to większy okręt, to i chrzest taki odbywa się bardziej uroczyście.

Dla naszych okrętów tak pasażerskich jak i handlowych, szczególne znaczenie ma nadawanie im nazw wielkich ludzi, nazw miast, czy dzielnic polskich, jest to bowiem doskonała propaganda o Polsce na wszystkich morzach świata i w portach dalekich krain, jest wzmocnieniem węzłów wspólnoty między wychodźtwem a ojczyzną oraz podniesieniem znaczenia mocarstwowego Polski.

Zadania i prace Instytutu Bałtyckiego

Stefan Żeromski powiedział, że Polacy mają „duszę lądową". Dzieje dawnej Rzeczypospolitej potwierdzają to określenie. Społeczeństwo szlacheckie nie miało zupełnie zrozumienia dla znaczenia morza jako podstawowego czynnika rozwoju i bytu państwa. Za to zaniedbanie zapłaciliśmy utratą bytu niepodległego.

Gdy więc po półtorawiekowej niewoli odzyskaliśmy niewielki skrawek własnego morza, społeczeństwo otoczyło troskliwą opieką to nasze okno na świat. Co prawda, przez pierwsze lata opieka ta była raczej wynikiem instynktownego wyczucia, niż świadomej działalności. Z biegiem czasu jednak, naprzód nieśmiało, potem pod wpływem twardej rzeczywistości z coraz większym rozpędem i rosnącą żywiołowością, skierowaliśmy świadome wysiłki dla gospodarczego wyzyskania tego skromnego, ale własnego dostępu do morza. Powstał prawdziwie gigantyczny plan i pełna konsekwencji realizacja budowy własnego portu — Gdyni. Poczynania te, którym początkowo towarzyszyły niedowierzanie i ironiczne uśmiechy Gdańska i Niemiec, budzą dziś podziw i szacunek w całym świecie, a dla nas są wzrastającem wciąż źródłem bogactwa narodowego.

Pierwszy etap działalności

W ślad za temi gospodarczemi wysiłkami wysunęła się konieczność przemiany dotychczasowej „lądowej duszy" polskiej, potrzeba naukowych badań podstaw naszego życia gospodarczego w oparciu o własny dostęp do morza. Wobec zaś wzrastającej z każdym rokiem ofensywy wrogich nam czynników na to nasze okno na świat i na prowadzącą doń dzielnicę — Pomorze, wysunęła się konieczność naukowej obrony naszych praw do tego morza i do tej ziemi, by zbudować trwały i bezsporny fundament naszej państwowości wobec całego świata cywilizowanego.

Taką była ideowa geneza Instytutu Bałtyckiego w Toruniu.

Działalność Instytutu Bałtyckiego datuje się od roku 1926. Początki jego były więcej niż skromne. Pierwszy jego dyrektor, prof. Stanisław Srokowski, razem z gronem inicjatorów stworzył ideologiczne podstawy jego działalności. Kierunek praktycznej pracy wskazał i jej podstawy stworzył drugi dyrektor, nieodżałowanej pamięci śp. dr. Teodor Tyc. Temi torami idzie dziś wiernie Instytut Bałtycki, coraz bardziej rozbudowując swe ramy organizacyjne i coraz więcej dodając do ogólnego dorobku naszej nauki.

Ogólny kierunek prac Instytutu spoczywa w ręku Zarządu, na którego czele stoi jako prezes po śmierci starosty krajowego śp. Józefa Wybickiego obecny starosta krajowy p. Wincenty Łącki. W skład kuratorjum Instytutu wchodzą: Wojewoda Pomorski p. Kirtiklis, Ks. Biskup chełmiński dr. Okoniewski, wojewoda śląski dr. Grażyński i kurator Bernard Chrzanowski. Dyrektorem Instytutu jest dr. Józef Borowik, sekretarzem generalnym dr. Roman Lutman.

Siedziba Instytutu mieściła się dotąd w Toruniu w skromnem mieszkaniu przy ul. Franciszkańskiej l. 14. W niedługim czasie, dzięki życzliwemu poparciu Magistratu, zostanie ona przeniesiona do obszerniejszego lokalu przy ul. Żeglarskiej l. 7, gdzie dawniej mieściła się Bibljoteka Wojskowa. Dalszym dowodem zewnętrznej rozbudowy Instytutu jest utworzenie Oddziału Instytutu Bałtyckiego w Gdyni.

Akcja wydawnicza i dział informacyj naukowych

Wyniki dotychczasowej działalności Instytutu Bałtyckiego mówią same za siebie. Na plan pierwszy wysuwa się akcja wydawnicza, poświęcona sprawom Pomorza, Gdyni i naszego handlu morskiego, oraz odparciu niemieckich pretensyj do Pomorza. W dwóch serjach „Pamiętnika Instytutu Bałtyckiego" p. n. „Dominium maris" i „Balticum" okazało się dotąd 7 tomów prac i rozpraw wybitnych uczonych. Wydana w czterech językach publikacja „Port Gdynia" rozeszła się szeroko po świecie, budząc zainteresowanie naszym portem. Będąca w toku wydawania serja odczytów, wygłaszanych w Gdyni, ma stworzyć zrąb światopoglądu morskiego.

Istniejący od roku przy Instytucie Bałtyckim Dział Informacji Naukowej rozbudowuje się na ośrodek, koncentrujący i koordynujący prace uczonych polskich, zajmujących się zagadnieniem Pomorza i morza polskiego. Dąży on do utrzymania stałego kontaktu ze wszystkimi pracownikami naukowymi w tym zakresie, oraz naukowemi instytucjami w kraju i zagranicą, gromadzi materjały i informacje naukowe z tego zakresu, wydaje własne komunikaty informacyjne, oraz opracowuje bibljografję z zakresu Pomorza, Prus Wschodnich i polskiego morza.

W związku z tym działem informacji naukowej pozostaje tworzenie fachowej bibljoteki, archiwum prasowego i kartoteki bibljograficznej. W ten sposób buduje się podstawy warsztatu pracy naukowej w dziedzinie zagadnień pomorskich i bałtyckich.

Naukowe zjazdy pomorzoznawcze

Ważnym czynnikiem pracy naukowej w tych dziedzinach są Naukowe Zjazdy Pomorzoznawcze, których organizacja spoczywa w ręku Instytutu Bałtyckiego. Zadaniem ich jest naukowe omawianie poszczególnych zagadnień pomorskich na stałych, możliwie perjodycznych zjazdach uczonych i fachowców w danym zakresie. W maju zeszłego roku odbył się taki zjazd, poświęcony problemowi narodowościowemu na Pomorzu, którego sprawozdanie ukazało się w ostatnim czasie. Następny zjazd poświęcony będzie sprawie osadnictwa i stanu posiadania ziemi na Pomorzu. Na czele Komitetu Wykonawczego tych zjazdów stoi prof. dr. Stanisław Pawłowski z Poznania.

Niedawno utworzony Oddział Instytutu Bałtyckiego w Gdyni zorganizował serję odczytów z cyklu „Światopogląd Morski", oraz zajmuje się sprawami morza i handlu morskiego.

Pozatem należy wspomnieć o akademickim kursie dla dziennikarzy i publicystów, urządzonym w styczniu 1930 r. dla pogłębienia wiadomości o sprawach pomorskich i morskich wśród dziennikarzy i publicystów polskich. Wyniki referatowe tego kursu ukazały się w dwóch tomach „Pamiętnika Instytutu Bałtyckiego". Dalej wspomnieć należy również o dwóch konkursach naukowych, poświęconych zagadnieniom handlu morskiego na Bałtyku i uprzemysłowieniu Gdyni. Wreszcie wspomnieć trzeba i o tem, że Instytut Bałtycki przez szereg zasiłków popierał prace polskich uczonych nad zagadnieniami pomorskiemi i bałtyckiemi.

Po sześciu latach pracy

Krótki ten przegląd dotychczasowych prac Instytutu Bałtyckiego nie wyczerpuje oczywiście całokształtu jego działalności. W każdym razie pozwala on stwierdzić, że Instytut Bałtycki jest placówką żywą, pracującą świadomie i owocnie na obranem polu. Dotychczasowe wyniki tej pracy nabierają właściwego znaczenia wtedy, gdy się je porówna ze skromnemi środkami, jakie mu stoją do dyspozycji, szczególnie z ogromnemi zasobami finansowemi, jakie posiadają analogiczne instytuty naukowe w Niemczech: w Królewcu, Wrocławiu czy Kilonji, posiadające własne wspaniale urządzone budynki, doskonale zorganizowane warsztaty pracy naukowej i materjalne warunki pracy.

Dlatego też Instytut Bałtycki, spoglądając na sześcioletnią swą działalność, spokojnie oczekuje sądu postronnych, widząc, że dotychczasowa jego praca znalazła oddźwięk w całem społeczeństwie. Przez swą pracę w niemałym stopniu przyczynił się on właśnie do przemiany „lądowej duszy" Polaków na „duszę morską", która przez własny dostęp do morza patrzy w szerokie horyzonty, wiodące nas do rodziny wielkich narodów.

Dr. Roman Lutman
Sekretarz Gener. Inst. Bałt.

„Dar Pomorza"

Lud pomorski — pomny na swe obowiązki gospodarza Morza Polskiego — pierwszy w Rzeczypospolitej stanął do apelu Komitetu Floty Narodowej, wzywającego społeczeństwo polskie do fundowania statków morskich, pierwszy ufundował ze swych drobnych składek statek szkolny marynarki handlowej. Okręt ten poświęcono uroczyście dnia 13 lipca 1930 r. i słusznie nazwano „Darem Pomorza". Pełni on dziś zaszczytną służbę statku Państwowej Szkoły Morskiej szkoląc na swym pokładzie oficerów polskiej floty handlowej.

Słońce nad morzem

„Początek rozbudowy polskiej floty wojennej jest najlepszą rękojmią rozwoju mocarstwowego Państwa i kwitnącej pomyślności Narodu". ***Józef Piłsudski.***

Ilekroć przychodzi nam święcić błękitną rocznicę powrotu Ojczyzny naszej do morza, słońce zalewa nam dusze jasnością, gdyż stwierdzamy, jak bardzo z roku na rok rozrasta się Polska Idea Morska i coraz głębsze zapuszcza korzenie w świadomości naszego narodu.

Do bezpowrotnej już przeszłości należą absurdalne dawne pojęcia, że Polska jest krajem tylko pól, szumiących złotemi zbożami i że „Polak stworzony tylko do pługa lub lancy ułańskiej". Liczne zastępy polskich marynarzy którzy w czasach niewoli na obcych okrętach uczyli się służyć morzu, a po zmartwychwstaniu Polski w jednem okamgnieniu stworzyli pierwsze kadry naszej młodej marynarki — świadczy niezbicie o tem, że właśnie ku lazurowym bezkresom rwała się odruchowo dusza polska. Stare zaś Kazimierzowskie spichrze w Gdańsku, to symbole i pomniki przeszłości, wskazujące na prastare a naturalne drogi ekspansji Polski, tej Polski, co w pszenicznym, chodząc wieńcu i w czarne brylanty strojna, nieprzebrane skarby swej ziemi w świat daleki przez szafirowy most Bałtyku przerzucać winna.

„Navigare necesse!" — trzeba żeglować!

Silne polskie ręce kierować bowiem umieją nietylko pługiem, lecz i sterem — umieją nietylko lancą ułańską, lecz i straszliwą torpedą strzec niepodległości Ojczyzny.

Dziś rozumiemy już wszyscy, że Państwo bez morza to więzień skuty łańcuchami bezwładu, to człowiek bez płuc, bez oddechu, suchotniczy żywot wiodący. Natomiast państwa, oparte o morze, słynęły zawsze z bogactwa, dzięki najtańszym i najłatwiejszym sposobom komunikacji i transportu, nieskrępowane ciasnotą granic, ceł ani paszportów.

O potędze Ludzi Morza uczą nas dzieje od Fenicjan starożytnych, poprzez Grecję i Rzym, Hiszpanję i Holandję, przebogatą Wenecję, Genuę i miasta Hanzeatyckie, aż po tę maleńką wysepkę Albionu, której lud żeglarski zawładną niemal całym globem ziemskim.

Polska, testamentem Chrobrego związana ze swą naturalną granicą — Bałtykiem, od stuleci prowadzi śmiertelną walkę z Niemcami o swoje morze i Pomorze, straż nad niem pełniąc. Ilekroć ulegając przemocy, dawała się odepchnąć od bursztynowego brzegu i traciła Pomorze, tylekroć upadała i słabła. Natomiast powracała do świetności i blasku, gdy je odzyskiwała z powrotem.

Dziś Polska, ślubnym nierozerwalnym pierścieniem Gdyni związana z Bałtykiem, poprzysięgła mu, IŻ GO NIE OPUŚCI AŻ DO ŚMIERCI i że zdaje sobie jasno sprawę z tego iż słońce naszej Niepodległości i Mocarstwowej Potęgi świeci pełnią promiennego blasku nad Polskiem Morzem!

Morze — to nietylko źródło materjalnego bogactwa państwa. Niezmierzone są MORALNE DARY MORZA DLA DUSZY NARODU!

„Pragnę morza, okrętów, marynarki dla Polski — wołał ks. kardynał Dalbor, — aby dusza Narodu naszego rozszerzyła się i wzmocniła. Bieg dziejów sprawił, iż dusza polska zasklepiła się w sobie. Życie na morzu, współzawodnictwo z innemi narodami w handlu morskim, przyczyni się, że dusza polska wyjdzie z ciasnych ram, w których się dotąd obracała nauczy się innem okiem patrzeć na świat i na własny kraj, znajdzie miarę wedle której będzie siebie i innych mierzyć".

Morze poszerza widnokrąg myśli! Potężne jego fale rozwalają ciasny partykularz zasklepionej w prowincjonalizmie mentalności i szeroko wdziera się w głąb duszy szumiącem życiem świata.

Morze wpaja w serce poczucie braterstwa ludów, dozwala narodom nawiązać błogosławiony kontakt między sobą. Na błękitnym pomoście spotykają się różne ludy i rasy, ścierają się światopoglądy, cywilizacje zwyczaje i obyczaje, następnie wzajemna wymiana nietylko bogactw ziemi lecz i walorów moralnych, zacieśniają się węzły braterskie ludzkości.

„Bo świat jest wszędzie taki sam" śpiewa niefrasobliwie marynarska piosenka.

Są dwa niezmiernie cenne dary morza — Polskiego Morza dla Polskiej Duszy.

Pierwszym z nich — to WIARA W SŁOŃCE, które dla nas wreszcie wzeszło i które nad morzem najpromienniej dziś świeci. Ta wiara w słońce, jest też wiarą we własne siły. Trudno doprawdy wyobrazić sobie najbardziej zgorzkniałego, ponurego pesymistę, w najczarniejsze kiry rozpaczy i boleści spowitego, któremu by się oczy nie zaśmiały najsłoneczniejszą w świecie uciechą na widok naszej Gdyni, kipiącej młodym, bujnym, wiosennym rozrostem, na widok polskiej bandery kołysanej wiatrem od morza na strzelistych masztach naszych okrętów — „Wichru", „Rysia", „Daru Pomorza", „Iskry", „Śląska"...

Ten uśmiech słoneczny — to właśnie Odrodzenie Duszy Narodowej, to strząśnięcie z Niej kajdan, to Przyszłość Mocarstwowej Polski!

Drugim darem Polskiego morza jest zrozumienie tej cudownej prawdy, że morze jest szafirowym cementem, który jednoczy wszystkie serca polskie.

W Ojczyźnie naszej szaleje wciąż jeszcze tak nieludzka walka partyjna, nienawiść święci takie orgje, zacietrzewienie i oszczerstwo takie sieją spustoszenia, że gdziekolwiek trzech ludzi się zejdzie, wybucha natychmiast roznamiętniona walka partyjna pełna złości i jadowitej goryczy. A dziwna rzecz, dziwna, choć tak prosta: — na błękitnej platformie polskiej idei morskiej cichnie burza. Morze nas godzi! Nie jątrzy, lecz ucisza. Nie dzieli lecz łączy. Cementuje serca w jeden Błękit, jeden Czyn, jedno Słoneczne Jutro!

NAD POLSKIEM MORZEM ŚWIECI PROMIENISTE SŁOŃCE POLSKIE! To też właśnie dlatego rocznica powrotu Ojczyzny naszej do Bałtyku, jest jedną z najpromieniejszych, najradośniejszych, najbardziej uśmiechniętych rocznic polskich.

Z. M.

Dr. Czesław Wiecki
prezes bydgoskiego oddziału L. M. i K.

Zagadnienia Morskie a Liga Morska i Kolonjalna

„Gdybyśmy, jak służymy jazdą, nawykli również do służby morskiej, posiadając Bałtyk i Morze Czarne, jeśli nie przewyższylibyśmy, sprostalibyśmy napewno wszystkim Europejczykom i bogactwa wschodnie przeszłyby do rąk naszych". (Szymyon Dobrowolski, wiek XVII).

Kopciuszkiem w szeregu zagadnień polityki Rzeczypospolitej przedrozbiorowej były zagadnienia morskie i kolonjalne. Tak się złożyło, że z biegiem czasu polityka polska coraz więcej nastawiała się aktywnie do spraw wynikających ze stosunków z sąsiadami od wschodu, a tylko od czasu do czasu, jak za Zygmunta III a szczególnie następcy jego, Władysława IV, przelotnie i jakby drugorzędnie pojawiało się zainteresowanie sprawami morza. Nawet tak energicznemu i przewidującemu królowi, jak Stefan Batory, nie można zaoszczędzić zarzutu, że sprawami temi nie zajmował się wcale. Powoli urobiła się opinja, że Polacy nie posiadają nietylko zamiłowania, ale nawet kwalifikacyj dla zawodu marynarza czy pozaoceanicznego kupca i kolonizatora. Wybijali się wprawdzie w tej dziedzinie i nawet wsławili niejedni, przez Jana z Kolna i Arciszewskiego prowadzi szereg nazwisk znakomitych działaczy morskich aż po Maurycego Beniowskiego, króla Madagaskaru. Jednakże ludzie ci stanowili — —zdawało się — raczej wyjątki, potwierdzające regułę. Sprawy morskie i kolonjalne Rzeczpospolita zaniedbywała naogół nie doceniając nawet ich wagi nie tylko jako źródła bogactwa narodowego, ale niemniej jako ostoi szańca niepodległości.

Trudno powiedzieć, ażeby stulecie niewoli mocniej postawiło w umysłach polskich te zagadnienia. Troski i kłopoty codzienne, silniej się piętrzące pod obuchem polityki zaborców, ustawiczna walka o każdą niemal piędź ziemi, o każdą duszę, zasłoniły ogółowi szersze horyzonty polityczne i tylko bardzo nieliczne jednostki uprzytomniały sobie żywiej doniosłość znaczenia morza.

Zagadnienia morskie wnikają w duszę narodu

W wyzwolonej Polsce zagadnienia morskie powoli coraz głębiej wnikają do duszy narodu i coraz więcej znajdują zrozumienia. Wprawdzie sprawa szła początkowo dość opornie. Inicjatywa prywatna n. p. w sprawie postawienia marynarki handlowej nie dużo zdziałała. Na głębsze wody popchnęły dopiero całe zagadnienie rządy pomajowe, a w nich min. inż. E. Kwiatkowski, czyto tworząc marynarkę handlową, czy przyspieszając sprawę rozbudowy portu gdyńskiego. Całkowitego uznania pod tym względem nie odmawiają rządom pomajowym nawet najbardziej opozycyjni politycy. Coraz częściej i gęściej prują fale mórz świata statki polskie, unosząc banderę ojczystą do portów wszystkich krajów, — coraz więcej młodzieży polskiej kształci się w nowych szkołach morskich i zapełnia powoli statki polskie załogami polskiemi, zadając skutecznie kłam prastarej opinji, jakoby Polak nie nadawał się na żeglarza.

Jednakże zagadnienia morskie i kolonjalne nie pozostaną na stałe „oczkiem w głowie" polityki naszej, jeżeli skutecznych i rozumnych usiłowań rządu nie poprze skutecznie i żywo rozumne społeczeństwo. Pozyskanie społeczeństwa do tej współpracy jest zadaniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej, powstałej przy wydatnem poparciu czynników rządowych.

Koordynacja wysiłków społecznych

Liga Morska koordynuje wysiłki spontaniczne i różnorodne społeczeństwa, nadając im jednolity kierunek. Nawiązuje ona dalej coraz ściślejsze stosunki z emigracją naszą, dążąc do tego, iżby praca emigracji przyczyniła się do wzrostu bogactwa narodowego. W tym względzie Liga Morska i Kolonjalna nie przepuszcza żadnej możności pracy. Świeżo wzięła przez swe udziały w kraju w opiekę swą poszczególne szkoły polskie na emigracji i nawiązuje m. in. bezpośrednią wymianę myśli między uczącą się młodzieżą w kraju i za morzami.

Prace Ligi Morskiej i Kolonjalnej

O wszystkich zagadnieniach morskich i kolonjalnych informuje Liga bardzo obficie w swym miesięczniku p. t. „Morze", podając bogaty materjał ekonomiczny i przedstawiając życie na morzu, emigracji i w Kolonjach.

Zakres działania Ligi zyskuje powoli na terenie. Porównując stan pracy choćby z przed dwóch lat ze stanem dzisiejszym, można wykazać poważny dorobek w tej dziedzinie.

Prace Ligi i jej zadania najwięcej winny znaleźć zrozumienia na Pomorzu, które z natury swego położenia geograficznego i swej historji ze sprawami morza szczególnie silnie jest związane. Pomorzanie winni bez wyjątku znaleźć się w szeregach Ligi, a miesięcznik „Morze" winien być wykładany i rozchwytywany we wszystkich czytelniach publicznych, lokalach restauracyjnych i t. p. Domagać się pisma tego winien tam każdy uświadomiony Polak.

Dnia 11 lutego 1932 święciliśmy 12-tą rocznicę dotarcia do morza i ponowienia zaślubin Polski z Morzem. Dzień ten nie powinien minąć bez echa. Winien był przypomnieć nam znowu wagę spraw morskich i odświeżyć odwieczne stwierdzenie, że „navigare necesse est", że „trzeba żeglować po morzu". A w żywem przejęciu się temiż zagadnieniami, winien jeszcze silniej i liczniej niż dotychczas szeregować społeczeństwo polskie w Lidze Morskiej i Kolonjalnej, w służbie dla Morza Polskiego, w oddaniu dla polskich zagadnień morskich i kolonjalnych, kładących coraz walniejsze podwaliny pod rozrost potęgi Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

ARTUR OPPMAN (Or-Ot)

Czaty nad Wisłą

(Fragmenty).

Prze do Bałtyku Wisły prąd
Jak koń bojowy bez wędzidła
Na swój pomorski rwie się front,
Jakbyś jej przypiął orle skrzydła.
O, Wisło! faluj w kraje świata:
Czuwa nad brzegiem polska czata.

— — — — — — — — — —

Palec na palec kładziem w krzyż
I przysięgamy, naród cały:
Na krew i płomień, stal i spiż
Zwrócim ja Tobie, Orle biały!
Falą ostatnią z pierwszą zbrata
W jednym uścisku polska czata.

— — — — — — — — — —

O, Wisło! Matko plennych ziem,
Gdzie bohatery i olbrzymy,
Póki pierś polska żywie tchem
Jednej tej fali nie stracimy!
Płyń, Zdzierzy wroga po kres świata
Polskiego morza polska czata!!...

A. Krymiewicki

Widoki i możliwości rozwoju naszego rybołówstwa morskiego

Ilekroć mówimy o dziś panujących stosunkach gospodarczych, nie możemy niestety pominąć słowa — kryzys. Wszyscy go odczuwamy w mniejszym lub większym stopniu, wszyscy jesteśmy nim dotknięci. Niektóre dziedziny życia gospodarczego zostały poważnie zagrożone i mogą nawet ulec zagładzie, o ile nie zdołają się przystosować do nowego, nieznanego przed kilku laty, położenia, wytworzonego przez ogólną wszechświatową zmianę stosunków.

Rybołówstwo morskie ponosi także skutki tego ujemnego stanu rzeczy. Ceny na ryby spadają, nabywcy czynią mniejsze niż przedtem zakupy, rybak zmuszony jest więc sprzedawać swoją zdobycz taniej, dostosowując cenę ryby do cen innych produktów spożywczych. Nie byłoby to wielką klęską, gdyby jednocześnie tanie były również główne przedmioty, niezbędne dla rybaków. Za sieci, liny, żelazo, skórę, materjały pędne trzeba płacić jednakże **prawie takie same ceny, jak przedtem.** Otrzymując mniej za rybę, nie może rybak w należytym stopniu uzupełniać swego sprzętu, podstawy swego zawodu. Jednem słowem, rybak ubożeje, bo coraz mniejsze kwoty przeznaczać może na podtrzymanie swego gospodarstwa.

Jednakże zdobycz rybaka znajduje jaki taki zbyt, bo nasze rybołówstwo nie jest w stanie całkowicie pokryć krajowego zapotrzebowania na ryby morskie. Powstają tylko niekiedy trudności ze zbytem masowo poławianych szprotów, zmniejsza się wywóz zagranicę łososi z węgorzy, ów prawie jedyny wywóz ryb z Polski, podtrzymywany niemal wyłącznie z połowów morskich.

Długoletnia, uporczywa praca czynników rządowych, zmierzająca do podniesienia rybołówstwa morskiego, **dała pokaźne wyniki.** Powstają nowe porty rybackie, postępuje zmechanizowanie pracy rybaków na statkach, wprowadzono ulepszone narzędzia połowu, tworzą się podstawy do uregulowania handlu rybą, a także dla wytwarzania w kraju sieci, — kształci się rybaków w rybołówstwie dalekomorskim.

Ilość statków motorowych i siła motorów od 1920 r. **wzrosła podwójnie.** Nowe statki są coraz większe i część rybaków odbywa teraz wyjazdy na połowy dalsze, przy Bornholmie. W roku ubiegłym bandera polska na ośmiu statkach Polsko-Holenderskiego Towarzystwa ukazała się na Morzu Północnem. Poraz pierwszy **statki polskie uczestniczyły w połowach śledzia.**

Wzrasta również ilość połowów: w 1927 — 1787 ton, w 1928 — 2321 ton, w 1929 r. — 2783 ton, w 1930 r. — 3110 ton, w 1931 r. około 6000 ton, a razem z połowami śledzia na Morzu Północnem — **około 7500 ton.**

Pomijając więc kryzys, spostrzec można nie zastój, ale właśnie powolny rozwój rybołówstwa morskiego. Kryzys dotyka rybaka jako jednostkę, ale mniej się odbija na całości rybołówstwa morskiego.

Dlaczego to się dzieje?

Odpowiedź na to daliśmy powyżej. Nasze teraźniejsze rybołówstwo morskie nie jest w stanie pokryć całkowitego zapotrzebowania kraju na ryby morskie. Popyt na śledzie w kraju nie ustał, wszyscy je kupują i spożywają, wszyscy swemi drobnemi zakupami składają się na zatrudnienie tysięcy obcych rybaków, robotników, rzemieślników, kupców i dają zarobek statkom, przewożącym do nas dziesiątki tysięcy beczek śledzi. Cierpiąc na ostry brak gotówki, nie przestajemy sprowadzać z zagranicy śledzi, **płacąc za nie miljony złotych,** czyli płacąc częścią swych innych produktów, wywożonych zagranicę i sprzedawanych tam po niskich cenach.

Oczywiście, rozwój naszego rybołówstwa morskiego jest zbyt powolny, gdyż w tej dziedzinie nie potrafiliśmy dotychczas wyzyskać wszystkich możliwości, związanych z dostępem do morza. Nie umieliśmy prowadzić pracy na morzu w zakresie szerokim i wszechstronnym. Na wysiłki kilku osób, zajmujących się rybołówstwem morskiem, patrzyliśmy się — jeżeli nie z niechęcią, to z lekceważeniem, albo w najlepszym wypadku — z obojętnością. **Ale rybołówstwo morskie zdobywa sobie coraz szersze koła osób, interesujących się niem.** I nie zważając na wszechwładny obecnie kryzys, można rzucić śmiało hasło: — zajmujmy się tą sprawą należycie, przestańmy na nią spoglądać z pobłażaniem, rozszerzajmy połowy własne na dalsze wody! Niech bandera polskich statków rybackich ukaże się liczniej na Morzu Północnem, Atlantyku i Oceanie Lodowatym!

Mówiąc to, nie lękamy się kryzysu. Nie dotknął on — i prawdopodobnie nie dotknie on zbyt silnie — rybołówstwa morskiego. Przeciwnie, wzmożenie pracy w rybołówstwie pozwoli na częściowe zwalczanie kryzysu, **dając wdzięczną pracę całej rzeszy ludu** przy samem rybołówstwie i w przemyśle pomocniczym. Kraj przestanie płacić obcym miljony złotych, corocznie bezzwrotnie wypływających zagranicę.

Zapewne usłyszymy sprzeciwy, że jest to zadanie bardzo trudne, które będzie wiele kosztować i z którem nie damy sobie rady. Istotnie, nie jest ono łatwe. Trudności będą istotnie wielkie. Ale czem właściwie jest życie, jeśli nie stałą walką z trudnościami? Niedość biadać i załamywać ręce, — ale należy stale, bezustannie, uporczywie i wytrwale dążyć do osiągnięcia postawionego celu, — **należy rozszerzać naszą pracę na morzu.**

Bierzmy przykład chociażby z naszych sąsiadów na zachodzie. Dla niektórych z nich praca taka przed kilkudziesięciu laty była również nową, nieznaną. Teraz zaś — rozwinęła się ona w duży przemysł, dając utrzymanie dziesiątkom tysięcy pracowników, a niektóre przedsiębiorstwa niemieckie, bez względu na kryzys, **wypłaciły swoim akcjonarjuszom za 1930 rok po 12 proc. dywidendy.**

Przedsiębiorstwa komunalne m. Tczewa

Miasto Tczew posiada Elektrownię z Centralą Okręgową, Gazownię, Wodociągi i Kanalizację.

Elektrownia. Budowę Elektrowni w Tczewie rozpoczęto 1899 roku w bardzo skromnych rozmiarach. Dopiero w 1911 roku rozszerzył się zakres działalności Elektrowni przez zelektryfikowanie powiatu tczewskiego, czem stworzono tak zwaną Centralę Okręgową.

Przy przejściu miasta Tczewa na łono Ojczyzny dnia 30 stycznia 1920 r. produkcja Elektrowni w Tczewie wynosiła 1.300.000 KW rocznie. Dzięki propagandzie i umiejętnemu dostosowaniu polityki taryfowej już w 1922 r. podukcja wynosiła 1.066.000 KW, w roku 1923 wyprodukowano 2.180.000 KW, a obecnie produkcja wynosi 4.500.000 KW rocznie.

Od czasu przejęcia miasta Tczewa przez władze polskie wymieniono wszystkie maszyny, 60 proc. sieci żelaznych na miedziane oraz przebudowano gmach Elektrowni.

Długość sieci wynosi 400 km. Elektrownia tczewska zaopatruje 2 miasta, 30 gmin, 20 obszarów dworskich, 3 cegielnie, 1 cukrownię, 2 gorzelnie, 4 młyny, 2 wiatraki, 5 dworców kolejowych, 6 fabryk i wiele innych warsztatów drobnego przemysłu.

Gazownia. Gazownię miasta Tczewa uruchomiono 30 listopada 1867 roku. Po przejęciu przez władze polskie miasta Tczewa przystąpiła Gazownia do generalnych remontów, gdyż Gazownia stała nieczynna, więc przebudowano zapadnięte piece, naprawiono zepsute aparaty, uruchomiono zbiorniki i t. d.

Produkcja gazu w 1920 roku wynosiła 510.000 m³, a obecnie wynosi przeszło 800.000 m³ gazu.

Wodociągi. Zakład Wodociągowy uruchomiono 1 kwietnia 1906 roku.

Po przejęciu przez władze polskie miasta Tczewa w 1920 roku przeprowadzono częściową elektryfikację Wodociągów, gdyż motory gazowe całkowicie prawie były zużyte. Gruntowna przebudowa Zakładu Wodociągowego nastąpła w 1929 roku, to jest wymieniono pompy leżące na kompresory, czyli pompy mamutowe.

Obecne zapotrzebowanie wody wynosi około 1.000.000 m³, czyli na dobę i głowę mieszkańca przypada 110 litrów wody.

Kanalizacja. W Tczewie kanalizację do użytku publicznego oddano 19-go kwietnia 1909 roku. System kanałów jest rozdzielczy, ścieki prowadzą grawitacyjnie do najniższych punktów miasta przy Wiśle, gdzie zbudowano stację ścieków i pomp. Ogólna długość kanałów wynosi 30 km.

W myśl statutów miejskich wszystkie nieruchomości w obrębie miasta muszą być przyłączone do sieci kanałowej i wodociągowej.

Łączna wartość przedsiębiorstw miejskich wynosi około 10.000.000 zł.

Polski przemysł cukrowniczy
Eksport cukru przez Gdynię

Dla polskiego przemysłu cukrowniczego, który rok rocznie sprzedaje na zagranicznych rynkach mniejwięcej połowę swej produkcji jak-też melasu i wysłodków suszonych — posiada wolny dostęp do morza i własny port polski niezmiernie doniosłe znaczenie. To też zagadnieniu temu polskie cukrownictwo poświęciło dużo uwagi i starań. Znaczenie to uwydatnia się temwięcej, gdy zwróci się uwagę na stanowisko, jakie zajmuje przemysł cukrowniczy w całokształcie naszego gospodarstwa narodowego. Przemysł ten należy do najważniejszych organizmów gospodarczych Polski i jako najważniejsza gałąź przemysłu rolnego, wywiera on decydujący wpływ na stan kultury rolnej w Polsce. Dla uprawy buraka cukrowego Polska posiada idealne wprost warunki, na co składają się bardzo dobra gleba, korzystny klimat i duża ilość robotników rolnych. Kraj o charakterze tak wybitnie rolniczym nie może nie doceniać znaczenia produkcji buraka cukrowego nietylko dla całego rolnictwa, lecz także wobec kwestji zatrudnienia rąk roboczych — ca 550.000 robotników znajduje zatrudnienie przy uprawie buraka cukrowego i w cukrowniach — a wreszcie też wobec całego szeregu innych przemysłów obsługujących rolnictwo plantujące buraki i cukrownictwo. Przemysłowi, którego produkcja roczna przedstawia wartość ca pół miljarda złotych, i który z tytułu akcyzy od cukru wnosi do Skarbu Państwa rocznie ca 150 miljonów złotych, starano się oczywiście zapewnić odpowiednie warunki istnienia i rozwoju; analogicznie, jak to czyniły i czynią inne państwa buraczane, również Polska zapewniła swemu cukrownictwu własny rynek wewnętrzny za pomocą cła ochronnego, umożliwiając mu zarazem utrzymanie produkcji na pewnym wyższym poziomie, któryby chociaż w części odpowiadał potrzebom rolnictwa co do prowadzenia intensywnej gospodarki zapomocą plantowania buraków cukrowych.

O żywotności tego przemysłu świadczy fakt, że zdołał on w krótkim czasie odrobić straty i to bardzo poważne, pomesione w czasie wojny i w latach powojennych, i to wyłącznie własnym wysiłkiem bez pomocy finansowej Państwa tak, że obecnie posiada on warsztaty na wysokim poziomie urządzeń technicznych, odpowiadających wymogom racjonalnej gospodarki. Gdy w kampanji 1913/14 na ziemiach obecnej Polski obszar plantacyj buraczanych wynosił 175.000 ha, z których otrzymano 4 i pół miljona ton buraków i 515.000 ton cukru w art. cukru białego, a w kampanji 1921/22 cyfry te spadły do 82.000 ha, 1 miljona ton buraków i 160.000 ton produkcji cukru, to po systematycznych wysiłkach i stopniowym rozwoju produkcji, osiągnięto w kampanji 1926/27 poraz pierwszy przedwojenną cyfrę obszaru plantacji, a w kampanji 1929/30 najwyższy, jak dotychczas poziom produkcji, mianowicie z 242.000 ha plantacji otrzymano przeszło 5 miljonów ton buraków i wyprodukowano 825.000 ton cukru. Od tej kampanji począwszy następuje wprawdzie cofnięcie się produkcji, co jednakże jest wynikiem zupełnie celowej akcji przeprowadzonej przez przemysł cukrowniczy z uwagi na przewlekły ogólno-światowy kryzys cukrowy. Umieszczanie nadwyżek produkcyjnych na rynkach zagranicznych stawało się coraz trudniejsze, a ceny otrzymywane coraz gorsze. Licząc się z wytworzonemi warunkami należało dostosować produkcję do możliwości warunków zbytu, co przeprowadzono w sposób racjonalny rozkładając ciężary związane z taką restrykcją produkcji równomiernie na wszystkie warsztaty. Jak wiadomo, restrykcje takie zostały na podstawie zawartego międzynarodowego porozumienia głównych przemysłowców cukrowniczych eksportujących cukier, przeprowadzone we wszystkich krajach należących do tego porozumienia. W wyniku omawianej akcji produkcja cukru w Polsce obniżyła się w kampanji 1930/31 do 704.000 ton, a w codopiero zakończonej kampanji 1931/32 do okrągło 450.000 ton. Ostatnie obliczenia światowej produkcji wykazują zmniejszenie jej o ca 3 miljony ton w kampanji 1931/32 w porównaniu do poprzedniej kampanji, co w poważnej mierze poprawiło światową sytuację statystyczną, i po dalszych restrykcjach produkcji, które w wykonaniu międzynarodowego porozumienia nastąpią, zwłaszcza co do produkcji cukru trzcinowego — niewątpliwie ugruntuje podstawy do uzdrowienia światowego rynku cukrowego.

Jeżeli polskie cukrownictwo umiało przeprowadzić nietylko swoją odbudowę, ale dalej także prowadzić jednolitą politykę gospodarczą i zapewnić sobie mimo ciężkiego kryzysu trwałe podstawy egzystencji i rozwoju, to w dużej mierze zawdzięcza to swemu ścisłemu zespoleniu się. Wszystkie cukrownie Polski w ogólnej liczbie 69 należą do dwóch terytorjalnych (w Poznaniu i w Warszawie) związków zawodowych jak też do istniejących przy tych związkach organizacyj kartelowych, skupiających sprzedaż cukru co do warunków i liberacji, przyczem ponadto ca 95 proc. całej produkcji podlega centralnej sprzedaży na wspólny rachunek. Sprzedaż tę ma sobie powierzoną Bank Cukrownictwa Spółka Akcyjna w Poznaniu z oddziałami w Warszawie, Lwowie i w Gdańsku jako centralna instytucja finansowa cukrownictwa.

Uważając własny rynek wewnętrzny za najważniejszą podstawę zbytu, cukrownictwo wraz ze swą centralną instytucją sprzedaży dokłada wszelkich starań dla rozbudowy tego rynku, który posiada niewątpliwie duże możliwości rozwoju. Dobrze zorganizowany aparat sprzedaży cukru, jak najdalej idące uwzględnienie potrzeb rynku, regularne i szybkie zaopatrywanie wszystkich zakątków kraju, — czemu służą magazyny i punkty sprzedaży cukru we wszystkich ważniejszych centrach konsumcyjnych oraz cała sieć mniejszych i większych hurtowników — dalej wykorzystanie wszelkich środków komunikacyjnych, szeroko zakrojona i systematycznie przeprowadzona akcja propagandowa, wszystko to przyczyniło się, że konsumcję cukru zdołano podnieść z ca 4 kg na rok i głowę ludności do 12 kg.

Ostatnio daje się zauważyć w Polsce pewne zmniejszenie konsumcji w związku z ogólnym kryzysem gospodarczym, który narówni z innemi krajami, dotknął także Polskę, zmniejszając siłę nabywczą szerokich warstw ludności. Stopień tego zmniejszenia konsumcji jest jednakże mniejszy, aniżeli w całym szeregu innych artykułów pierwszej potrzeby, a także mniejszy, aniżeli w innych krajach, wynoszący ca 3 proc. kampanji 1930/31 w stosunku do kampanji poprzedniej; pierwszy okres obecnej kampanji 1931/32 przyniósł w miarę zaostrzającego się ogólnego kryzysu dalsze obniżenie konsumcji.

Umieszczając rok rocznie mniejwięcej połowę swej produkcji cukru na rynku wewnętrznym, musiało cukrownictwo polskie dla reszty produkcji szukać zbytu zagranicą, gdzie dzięki znowu scentralizowaniu sprzedaży w jednym ręku oraz fachowemu i sumiennemu prowadzeniu interesów przez Bank Cukrownictwa, zdołano zapewnić stałe rynki zbytu. Jako eksporter występuje polski przemysł cukrowniczy ze swemi produktami na rynkach światowych już od ca 10 lat, jednakże dopiero od kampanji 1923/24 eksport ten uwydatniał się we większych rozmiarach. W pierwszych latach transporty cukru eksportowego były kierowane wyłącznie do portu w Gdańsku. Wzrastający eksport od kampanji 1924/25 począwszy, jak też doświadczenia ze strajkiem gdańskich robotników portowych w 1924 r. nakazywały szukać także innych dróg i w następnych kampanjach kierować część wysyłek na Szczecin, a od kampanji 1928/29 począwszy także na Hamburg, celem wyzyskania konjunktur (arbitrażowe sprzedaże cukru białego). W roku 1927 poraz pierwszy rozpatrywano możliwość skierowania transportów cukru przez Gdynię, co zrealizowano po przeprowadzeniu potrzebnych prac przygotowawczych przy eksporcie cukru z kampanji 1928/29, wysyłając 21.500 ton do tegoż portu. Odtąd przemysł cukrowniczy z roku na rok w większej mierze wykorzystuje tę drogę eksportu. W następnej kampanji 1929/30 wysłano już 82.500 ton do portu w Gdyni z ogólnych wysyłek 441.500 ton, przyczem już zupełnie zaniechano wysyłek cukru do Szczecina. Kampanja 1930/31 przynosi dalszy wzrost wysyłek do Gdyni, które wynoszą 104.000 ton mimo znacznego obniżenia się ogólnej cyfry eksportu, wynoszącej tylko 311.000 ton. W ten sposób udział portu w Gdyni w przejęciu transportów cukru eksportowego wzrósł z 7 proc. w 1928/29 do 33,5 proc. w kampanji 1930/31.

Dla umożliwienia sobie wykorzystania naszego portu dla swych transportów eksportowych, przemysł cukrowniczy wybudował w roku 1930 i 1931 w Gdyni 3 duże magazyny cukrowe, które mogą pomieścić ca 70.000 ton cukru. Budowę i eksploatację tych magazynów przeprowadza utworzona specjalnie w tym celu firma „Cukroport" — Składy Portowe Zachodnio-Polskich Cukrowni Sp. z o. odp. w Poznaniu.

Ta możność wykorzystania naszego portu dla przesyłek cukru eksportowego nabiera tem większego znaczenia, jeżeli się uwzględni, że poza najważniejszym odbiorcami polskiego cukru, jakiemi były Anglja i Holandja, w ostatnich latach wysunęły się coraz więcej na pierwsze miejsce w tej mierze kraje bałtyckie, które z racji położenia geograficznego stanowią naturalne rynki zbytu naszego cukru. To też mimo przeprowadzonej restrykcji produkcji i wobec tego zmniejszenia cyfry eksportu, polski przemysł cukrowniczy niewątpliwie nadal zatrzyma zawsze w pewnej mierze również charakter przemysłu eksportowego i dlatego nadal dbać musi o tę najważniejszą bramę wyjściową, jaką stanowi dla jego eksportu, nasz port w Gdyni.

BANK
CUKROWNICTWA
SPÓŁKA AKCYJNA
W POZNANIU
UL. SEWERYNA MIELŻYNSKIEGO 7

Konto przekazowe w Banku Polskim
w Poczt. Kasie Oszczędn. Nr. 202764

Adres dla telegramów: Bacukro Poznań

Tel. Nr. 12-17, 21-47, 36-48, 54-06, 54-59

„Cukroport"
Składy Portowe Zachodnio-Polskich Cukrowni
Sp. z o. o. w Poznaniu

Budowa i eksploatacja magazynów portowych
Posiada trzy własne magazyny w Gdyni o łącznej pojemności ca 70.000 ton.

Niema Kaszub bez Polonji
a bez Kaszub Polski

Najbardziej na północ wysunięty pas województwa pomorskiego zamieszkują Kaszubi, potomkowie prastarego a potępionego niegdyś szczepu Pomorzan. Kaszubi w zaraniu naszych dziejów brali czynny udział w powstawaniu narodu polskiego. Jest to lud rdzennie polski, osiadły nad brzegami Bałtyku w powiatach puckim, wejherowskim, kartuskim oraz w części powiatów kościerskiego i chojnickiego. Do Kaszub należy także północno-zachodni pas obszaru W. M. Gdańska i części powiatu bytowskiego, słupskiego i lęborskiego w Pomeranji Pruskiej.

Kaszubi na Pomorzu polskiem noszą różne nazwy, nadane im czy to z powodów jakiejś odrębności w ubiorze, czy też sposobu mówienia, używania pewnych zwrotów językowych i t. p.

W poszczególnych okolicach nazywają Kaszubów na Pomorzu polskiem **Łyczakami, Lasakami, Bylakami, Rybakami i t. d. a na Pomorzu niemieckiem Słowińcami, Niniakami, Kabatkami, Karwatkami.** Są to nazwy o typie wybitnie przezwiskowem. Kabatkami np. nazywają mieszkańców parafji ceceniowskiej i główczyckiej. Karwatkami nazwano rybaków nadmorskich w powiecie lęborskim i słupskim od długiego ubioru, zwanego karwatką. Od używanego przez ludność powiatu kościerskiego płaszcza, zwanego kidlonem, nazwano ich Kidlonami. Niniakami nazwano pewną grupę ludności powiatu słupskiego i lęborskiego z powodu ciągłego używania przez nich zwrotu „ninia", naszego „ejże-no". Ludność okolic Pucka, Swarzewa i Oksywji przezywają **Belakami** dlatego, iż mówią „bel" zamiast „był". Łyczakami przezwano mieszkańców lesistych okolic Kościerzyny, Lesokami — mieszkańców lasów kartuskich, Drobolakami zaś lud żarnowski od szybkiego mówienia.

Język kaszubski

Mowa dzisiejszych Kaszubów jest narzeczem języka polskiego ze szczątkami mowy wymarłych Pomorzan... Jest to narzecze **twarde**, które w swym archaiźmie **porównaćby można do gwary górali tatrzańskich.** Mowa południowych Kaszub różni się od południowo - wschodniej grupy Kociewiaków w okolicy Starogardu używających narzecza, pokrewnego gwarom z za Wisły.

Niemcy zawsze usiłowali dowieść, że Kaszubi stanowią jakoby oddzielną grupę narodowościową, posługując się w celach polityki zaborczej argumentami i twierdzeniami pseudonaukowemi.

Dziś zagadnienie przynależności Kaszubów do ludu polskiego wobec poważnych dowodów naukowych i jednogłośnej opinji uczonych **nie ulega najmniejszej wątpliwości.** Wybitny uczony prof. Baudouin de Courtenay pisząc o mowie Kaszubów, powiedział, że **kaszubszczyzna jest bardziej polska niż sama polszczyzna.**

Wrażenie to należy rozumieć w tym kierunku, iż w zakresie szeregu procesów głosowych, w których występują różnice polsko - kaszubskie, kaszubszczyzna jest bardziej konsekwentna od polszczyzny, t. j. bardziej radykalnie przeprowadza procesy głosowe, które występują mniej konsekwentnie w innych gwarach polskich.

Okoliczność ta pozwala przypuszczać, że w przeszłości Kaszuby i wogóle Pomorze były ośrodkiem kulturalnym, z którego szerzyły się wpływy na całą Polskę. Okres ten przypada na czasy przedhistoryczne. Po tym okresie nadszedł okres inny, kiedy Polska lądowa zyskała przewagę i obecnie wywiera silny wpływ na Kaszuby. Kaszubski jednak język wkracza obecnie do **polszczyzny literackiej, w zakresie morskim i żeglarskim** podobnie jak niedawno Podhale w zakresie górskim.

Kaszuby dają **swej Macierzy** nowe skarby, podobnie jak je kiedyś dawały w epoce przed Mieszkiem.

Rybacy nad Bałtykiem.

Złotogłowie kaszubskie
Znaczenie sztuki ludowej na Kaszubach

Aksamit, jedwab, złoto, srebro, perły, złote łańcuchy stroiły dawne ubiory kaszubskie. — O przepychu tego stroju świadczą najwymowniej zachowane po dziś dzień, niestety w nie zbyt licznych już okazach **złotogłowia kaszubskie** czyli aksamitne czepce mężatek, wyszywane złotem i srebrem w tulipany, serca stylizowane, owoce, granitu itd.

Kaszubskie czepce czyli złotogłowia są przepysznie **haftowane złotemi lub srebrnemi nićmi na kosztownych aksamitach** lub jedwabiach, a zdobne są w motywy, które sięgają czasów renesansu i baroku. Poza temi wpływami przeważają jednak na czepcach kaszubskie ozdoby i ornamenty ludowe.

Złotogłowia kaszubskie wyrabiane były prawdopodobnie w klasztorze Norbertanek w Żukowie w powiecie Kartuskim oraz Benedyktynek w Żarnowcu w pow. Puckim, gdzie to kształciły się **córki pomorskich rodów szlacheckich, a także mieszczańskich.** Z klasztorów pomorskich rozchodziły się po dworach, domach mieszczańskich a wreszcie po „chatach".

ZABYTKI WE WDZYDZACH.

Po skasowaniu przez rząd pruski klasztoru w Żukowie w r. 1835, złotogłowia zaczynają ginąć. Haftowano je jeszcze około r. 1840, później zaś zastępowano je wyrobami maszynowemi, aż i one zaginęły.

Kosztownych złotogłowiów kaszubskich jest w całej Polsce tylko około **20 sztuk.** Najwięcej znajduje się ich w muzeum wiejskiem we Wdzydzach, zebranych przez założyciela tego muzeum, nauczyciela ludowego Izydora Gulgowskiego.

Kosztowne złotogłowie kaszubskie, za które płacono niemal tyle co za krowę, składa się z denka, przypadającego na tył głowy, oraz z opasującej denko kryzy, ozdobionej haftem i koronkami z czarnych jedwabnych lub złotych nici. Bogata wieśniaczka kaszubska, gburka, po nałożeniu czepca na głowę, opasywała go u góry jedwabną czyli „dębową" chustką i przywiązywała pod brodą barwnemi wstążkami.

BARWNE ZŁOTOGŁOWIA.

Tło czepców bywało utramarynowe, zielone, różowe lub czarne, stanowiąc doskonały kontrast do złotych i srebrnych ornamentów i haftów. Ornamenty, któremi ozdabiano czepce, wykwitają z krótkiej łodygi i rozwijają się w środku denka w duży kwiat, dookoła którego gęsto usiane są inne ozdoby, na aksamitnem tle. Wszystkie płatki kwiatów wypełnia **wypukły haft z grubym podkładem** z papieru lub pergaminowych pasków, ciętych przeważnie ze starych książek klasztornych. Wymyślny sposób wykonania obok szlachetnych w swej prostocie ornamentów stawia złotogłowia kaszubskie wśród innych polskich czepców na pierwszem miejscu.

Złotogłowia kaszubskie mają dla nas znaczenie nietylko jako przedmioty artystycznego zdobnictwa ludowego. Wykazują one dobitnie wraz z całą ludową sztuką kaszubską, że Kaszuby były zawsze ściśle związane z kulturą reszty Polski. Złotogłowia te zbliżają się pod względem kształtu i zdobnictwa do typu **czepców krakowskich, wielkopolskich, kujawskich** itd. A mimo sąsiedztwa z Niemcami ozdoby ich i ornamenty, jak zresztą całe zdobnictwo stroju kaszubskiego, było wolne od wpływów niemieckich.

Nazwy miejscowości pomorskich i ich dzieje

Gdynia: Nazwa ta zachodzi już w r. 1253 pod formą Gdina i jest pierwotną. Zachowała się ona bez większych zmian do dnia dzisiejszego, mimo że od połowy 14-go wieku w dokumentach niemieckich stale spotyka się nazwę Gdingen.

Oksywie jest również nazwą pierwotną. Dowodzą tego odmiany pisowni, zachodzące od 1209 r. przez cały wiek 13-ty aż do wieku 14-go jak Oxive, Oxiue, Oxiva, Oxivia. Od 17-go wieku pisze się po polsku Oxiwie względnie Oksywie.

Nazwa **Pucka** jest pierwotna i zachodzi już w różnych podobnych odmianach pisowni średniowiecznej.

Miasto **Kościerzyna** występuje w r. 1284 pod nazwą Costrina, od wieku 16-go już w obecnej formie.

Kartuzy zawdzięczają swoją nazwę klasztorowi Kartuzów, założonemu w r. 1381 obok dzisiejszego miasta. Klasztor ten nosił nazwę „Cartusia Paradisi B. Mariae Virginis". Osadę powstającą pod klasztorem zwano już w wieku 17-tym Kartuzy.

Nazwę **Lubawy** spotyka się już w najstarszych dokumentach z r. 1216 i 1243, w których brzmi ona **Lubouia.**

IZYDOR GULGOWSKI

Pieśń o Ziemi Kaszubskiej

A czy znosz te, brace młody,
Te pomorscie twoje rody?
Tech Kaszubów, Kocewioków
I tech Gochów, Borowioków?

A czy znosz, te brace młody,
Twoje bore, twoje wody?
Stare chujci nad drogami,
Bjołe brzuści nad wodami?

A czy znosz, te brace młody,
Twojej zemi jarne płody?
Jako dzewka krasnolita
Kąpie w słońcu se bukwita!

Tam na HELSCIEJ biołej zemi
Szumją fale Bałtyku
Tam na Helsciej biołej zemi
Jest rebackie twarde plemie.

Na OKSYWSCIEJ górze szary
Czuwa pilno kościol stary,
O przeszłoscy swianty marzy,
Jak ten sługa czujnej straży.

PUCKJE miasto wszesciem znane
W księgach Polski zapisane
Tu Czorliński ze secami,
Jechał z swymi kompanami.

Znasz te, brace, kalwaryjo
Na WEJROWSCIEJ górnej ze...
Gdze Pon Jezus stracel zece,
Za kaszubscie godne plemie.
Wszyscie troski, co nabandzesz,
Tu jich zaros sę pozbandzesz

Gdze Pon Jezus se objawił
I kaszubski narod zbawił.

OLIWO, stolico swianta
Samborów, dzelnych Mestwinów
Tutaj kaszubscie książenta
Omeslały dobro synów.

Płynie Wisła jak płynęła,
Nad nią leży GDOŃSK nasz stary
Że do Polsci nie należy,
Temu Kaszub nie do wiary.

A ciej stary GDOŃSK opuscys
Na południe kroki zwrocysz
Tam kroj swianty!
Matce Bosci poswiancony
Raj Maryji je nazwony.

Nad jezorem klasztor stoji,
Nad nim stara mieć zeleni
KARTUZJANIE tu mieszkale
Cude w dzełach doskonałe.

Na radunscim brzegu stoji
Dla pobożnych dusz przystanek
Stary klasztor Norbertanek,
Przez Mestwinów zbudowany
O ŻUKOWO z wieków znane.

Tu kaszubsci szlachcec chwalił
Jako sługa Boga swego,
Tu kaszubsci szlachcec chwalił
Droge życia zakonnego.

Że BETOWO Niemc zagrabił
To do lecha jest gałgaństwo
Tam se rychtych Chrystus rodzeł,
Co kaszubsci kroj webawił.

Bo jak wieta:
Betowo a nasz Betlejem
Jest, jak mówią, jedno miasto
Że żedowie te letere
Pokroncele, jakby casto.

Przeswietna KOSCERZYNO
Stolico kaszubsciej zemi,
Była zawsze Polsce wierną
Je to chwałą nieśmiertelną.

A jak księżec nad gwiazdami,
Nad wszytciemi jezorami
Stoji WDZYDZKIE!
Na czter wiatre je rozcante,
Na kształt krzyża je rozpiante.

A po łoniach rebe skaczą
W lufce morsce gape kraczą,
Czołem cecho wode pruje,
Rebok z niego serce snuje.

To kolebka je STOLEMOW,
Wielkoludow i olbrzymow.
Tak se ludze powiadajo,
Prze kominku dzecom bajo.

Z nich se rodzeł JASEK Z KNIEJI
Zacny kaszubsci poeta,
JAROSZ Z WIELA nazywany
Nom Kaszubom dobrze znany.
Pocma dalej pod Betowo
Aż do wiosci BORZYSZKOWO.

Na bacznoscy mniej se trochę,
Tu kroj, gdze mnieszkają „Goche".

Tu Goch panem na swej roli
Pluc se w kasze nie pozwoli,
Ani żed tu nie wetrzymo
Pędzy w strone Jerozlemi.

Na południe suche pioski,
A nad rzeką cemne loski,
Nad drogami brzuście stare,
Mchem pokryte chejcie szare.

Jest tu wioska SZWORNIGACE.
Kożdy cy tam powie „brace"
Dawaj rószk, a nie bąc taci,
Zażejmi sobie tobaci.

Tam dostatek jest niemały,
Sedem snopków na morg cały,
Jako posog dla Rozeli,
Mandel jażdży je w kobieli.

Niezadługo, het daleko,
Widać wieże miasta CHOJNC
Tam je Kaszub koniec!

Koniec je także piosnci naszej
O kaszubscim starym rodze
Brońmi zawsze zemni naszej
Żyjmy razem sobie w zgodze.

Wolno spiewac tu każdemu
W tem kaszubsko-polsciem domu!
Wróg nasz Polsci nie odbije
Ciej kaszubsci naród żyje!

Ze zbioru „Morze polskie i Pomorze w pieśni

Żegluga na Wiśle

Udział Polski w **handlu międzynarodowym jest jeszcze bardzo słaby.** W zagranicznym obrocie handlowym jest Polska skazana jeszcze na pośrednictwo sąsiadów, pociągające za sobą różne ujemne następstwa; wzrost ceny towarów importowanych i kompresję ceny towarów eksportowanych i to o koszt pośrednictwa, co obciąża nasz bilans handlowy.

Bramami przepustowemi dla naszego handlu zagranicznego są nasze dwa porty, **Gdynia i Gdańsk.** Gdańsk nie zrozumiał jeszcze wprawdzie, że warunki jego rozwoju i przyszłości leżą w aktywnie pojętej współpracy z gospodarczym organizmem Polski — ale życie samotne zmusi go do organizowania swego handlu w oparciu o rynek polski. Udział obu portów w naszym handlu zagranicznym wzrasta od szeregu lat zarówno w skali procentowej jak i absolutnej. Ogólna ilość eksportu z Polski w 1930 r. wynosiła **18.922.132 tony** — eksport przez Gdańsk wyniósł **7.476.811 ton** — eksport przez Gdynię **2.932.658 ton;** razem wywóz drogą morską wyniósł **10.409.469 ton, czyli 55 proc. całego wywozu Polski.**

Import morzem przez Gdańsk i Gdynię wyniósł razem 1.121.782 tony, co w stosunku do całego przywozu do Polski w 1930 r., wynoszącego 3.571.023 tony, stanowi 31,4 proc.

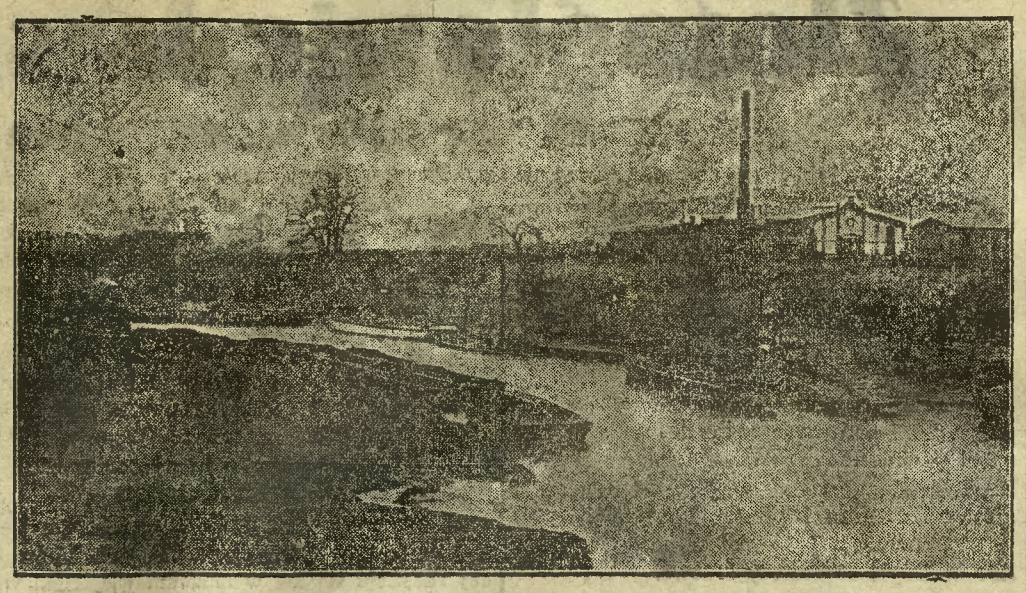
Obroty towarowe morzem przez nasze porty wyniosły 11.531.251 ton, co w porównaniu z ogólnym obrotem towarowym Polski z zagranicą w wysokości 22.493.155 ton stanowi 51,3 proc. Wzrost obrotu drogą morską spotęguje się jeszcze gdy związemy **polskie morze z najodleglejszemi zakątkami kraju siecią dogodnych i tanich dróg komunikacyjnych,** umożliwiających przewóz wielu towarów, niewytrzymujących dziś ze względu na wyższe koszty transportu, konkurencji i wymagających dlatego tanich dróg wodnych. Żegluga na nich nie jest tak szybką jak transport kolejowy, musi się przytem liczyć z warunkami przyrody — jednakże koszta transportu drogą wodną są znacznie niższe od taryf kolejowych, to też w ostatnich czasach zwrócono się wszędzie znowu ku budowie dróg wodnych, ułatwiających obrót towarów masowych posiadających małą wartość w stosunku do swej objętności lub do swego ciężaru, dla których każda oszczędność na koszta przewozu ma pierwszorzędne znaczenie.

Zagadnienie regulacji Wisły

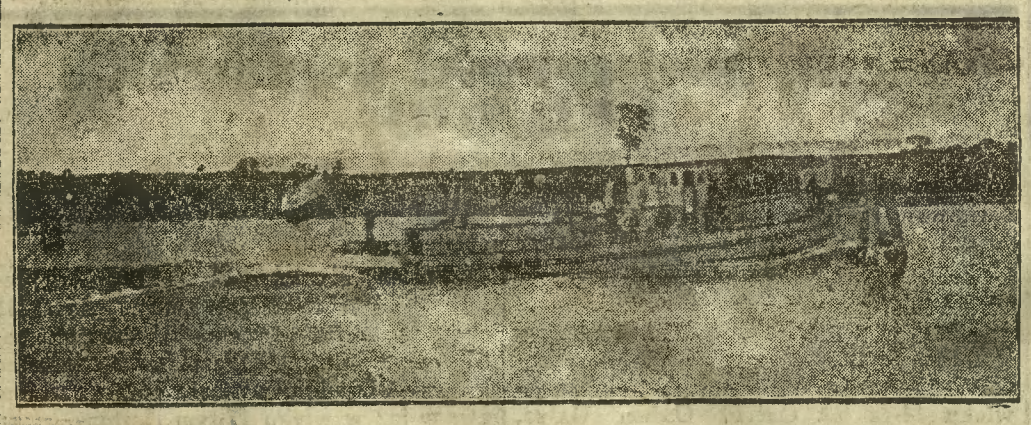
Również i w Polsce mają drogi wodne, a zwłaszcza najgłówniejsza z nich Wisła, przecinająca prawie wszystkie dzielnice nasze, niesłychanie doniosłe gospodarcze i polityczne znaczenie. Wisła jest najnaturalniejszą arterją komunikacyjną, łączącą oba porty w Gdyni i Gdańsku z naszą stolicą. Jest ona jednak zdatną do żeglugi towarowej i pasażerskiej tylko na odcinku **Warszawa—Gdańsk—Gdynia,** którego długość wynosi około **440 km.** Sprawa uczynienia z niej i na dalszych odcinkach rzeki żeglownej pozostaje u nas prawie nietkniętą. Nasza żegluga zaś, rozwijająca się pomyślnie przed dwoma, tonie w **marazmie zaniedbania,** posiłkując się statkami i barkami z przed trzydziestu i więcej lat. A jednak musimy sami na naszych naturalnych drogach wodnych **rozwinąć żeglugę** i postarać się o wielką ilość własnych i nowoczesnych statków, aby nie dopuścić do opanowania żeglugi naszej przez żywioły obce. W pierwszym rzędzie jednak musimy **uregulować Wisłę** i to w jaknajszybszem tempie i wszelkiemi środkami, jakiemi będziemy rozporządzali. Od Wisły odśrodkowo przejść musimy do dalszej rozbudowy naszej sieci dróg wodnych, t. j. do regulacji Narwi i Bugu celem rozszerzenia na znaczniejsze przestrzenie **zakresu oddziaływania Wisły.** Tu należy również i koncepcja połączenia Wisły przez Brdę i Noteć z Wartą. Wisła łączy się wprawdzie za pomocą skanalizowanego ujścia Brdy, kanału bydgoskiego, Noteci i Warty z Odrą. Ponieważ **jednak ujście Noteci i Warty leży poza naszą granicą zachodnią, nie ma Warta połączenia z Wisłą, leżącego na terytorjum Polski. Połączenie takie jest nietrudne do** wykonania przez budowę kanału do Gopła z górnego biegu Warty z okolicy Koła lub Konina, lub przez odgałęzienie Warty poniżej Obornik na najkrótszej drodze do Noteci. Takie odgałęzienie stworzy dogodną komunikację wodną **pomiędzy Poznaniem a Wisłą i Gdańskiem i umożliwi przez to rozwój żeglugi wiślanej.**

Żegluga na Wiśle

Podstawą żeglugi na Wiśle w dobie obecnej jest żegluga parowa, uprawiana w postaci ruchu osobowo - towarowego, czyli pospiesznego oraz ruchu holowniczego, czyli towarowego. Ruch osobowo - towarowy uprawia się na Wiśle na parowcach, przeważnie boczno-kołowych o sile maszyn



FABRYKA MASZYN I STOCZNIA „LLOYDU BYDBOSKIEGO" W KAPUSCISKACH MAŁYCH.



STATEK WYBUDOWANY W STOCZNI „LLOYDU BYDGOSKIEGO"
próba działania silnika.

około 150 KM. Umieszczenie kół napędowy po bokach statku podwaja szerokość statku mierzoną w szerz właściwego kadłuba. Parowce boczno-kołowe ładują oprócz kilkuset pasażerów jeszcze kilkadziesiąt ton towarów. Szybkość ich sięga do **18 km na** godzinę. Parowce osobowo - towarowe kursują według zgóry ogłaszanego rozkładu jazdy i to we dnie i w nocy. Żeglugę pasażerską uprawia się u nas na większą skalę tylko na terenie b. Kongresówki między miejscowościami pozbawionemi komunikacji kolejowej.

Dla żeglugi holowniczej służą parowce w przeważnej części tylno-kołowe o sile 200 do 250 KM. W tylnokołowcach odpowiada szerokość statku ściśle szerokości kadłuba. Używa się je do żeglugi na drogach mieszanych, t. j. kanałach i na Wiśle.

Tabor pływający

Tabor pływający na Wiśle ma dwie zasadnicze wady — jest **stary i niewystarczający.** Holowniki rekrutują się przeważnie z przerobionych statków niemieckich wyranżerowanych z powodu swej nieużyteczności. Wogóle tabor całej polskiej żeglugi śródlądowej jest bardzo **nieliczny,** bo składa się ze 166 statków z własnym napędem mechanicznym i 1882 statków bez własnego napędu mechanicznego. Podczas gdy przeważna część statków grupy pierwszej, bo 157 zbudowana jest jest ze stali, przypadają na grupę drugą 1702 statki drewniane, a tylko 180 statków stalowych. Ogólna siła maszyn statków z własnym napędem mechanicznym wynosi 15.609 KM, a ich zdolność przewozowa w tonach 6.137, zdolność przewozowa zaś statków bez własnego napędu mechanicznego wynosi 116.275 ton. W porównaniu z Francją i Niemcami przedstawia się tabor nasz następująco:

Barek	ton	Parostatków	HP.
Francja	2.862.000	Francja	153.000
Niemcy	7.000.000	Niemcy	600.000
Polska	116.000	Polska	15.600

Tabor przewozowy dzieli się na berlinki, barki i krypy. Najlepszym statkiem, bo najlepiej zbudowanym, jest berlinka, spotykaną jednak tylko na dolnej Wiśle, co jest zrozumiałe z uwagi na bliskość morza, wywołującą konieczność budowy statków o lepszej konstrukcji. Berlinka jest statkiem krytym o pojemności 200 do 600 ton i nadaje się do transportowania najkosztowniejszych produktów masowych jak mąka, soda, cukier, melasa i tytoń i to na większe odległości.

Barka jest nieco poślednejszym statkiem towarowym. Odznacza się solidniejszą konstrukcją i służy do przewozu tańszych towarów masowych jak węgiel, buraki, materjały budowlane i t. p.

Do przewozu tych samych towarów służy i krypa. Ładowność krypy wynosi około 50 ton. Krypa jest statkiem lekkim o małem zagłębieniu i służy do transportu na krótszych przestrzeniach; kwalifikuje się ona doskonale na ruchomy warsztat pracy dla bardzo ubogich szyprów, operujących bardzo małym kapitałem inwestycyjnym.

Tabor berlinek składa się z trzech zasadniczych typów: berlinek „Finowmasskahn" 40×4,60 m o udźwigu 200 do 300 ton — berlinek „Breslauermasskahn" 55×8 m o udźwigu około 550 ton, oraz „Saalmaspkahn" 50×6 m ładujących do 200 ton. Sporadycznie spotyka się „wezerki" „Wesermasskahn" i inne budowane przez szyperów według własnego widzimisię. Żaden z tych typów nie odpowiada właściwie warunkom nawigacyjnym na Wiśle. Tabor natrudniony na Wiśle wynosi w tej chwili około 200 barek o nośności ca 50.000 ton i 69 holowników i statków pasażerskich o sile 10600 HP.

Zdolność przewozowa całej floty wiślanej

wynosi na linji Warszawa—Gdańsk—Gdynia około **1 miljon ton** w przeciągu sezonu nawigacyjnego.

Przedsiębiorcami transportowemi na Wiśle są szyprowie i nieliczne wielkie **przedsiębiorstwa przewozowe. Szyprowie nasi w ilości około 180 są przeważnie właścicielami jednego lub dwu statków. W ostatnich latach, zwłaszcza po wojnie, stracili znaczenie samodzielnych przedsiębiorstw przewozowych.** Dziś są zależni od wielkich przedsiębiorców, **posiadających holowniki** parowe i operujących większemi **kapitałami.**

Do największych i najstarszych **przedsiębiorstw holowniczych należy bezsprzecznie Lloyd Bydgoski.** Instytucja ta zdołała opanować ruch towarowo - holowniczy w zupełności na kanałach, Brdzie i Noteci, a w ostatnich czasach rozszerzyła zakres działania również i na Wisłę oraz Wartę. Dziś obsługują statki **Lloydu Bydgoskiego** komunikację towarową zwykłą i pospieszną na szlakach **Warszawa—Gdańsk—Gdynia** i docierają do portów zagranicznych w **Szczecinie, Hamburgu a nawet Czechosłowacji i Litwy,** przewożąc różnorodne towary począwszy od cukru i węgla a skończywszy na zbożu, cemencie i saletrze chilijskiej.

Ruch towarowy utrzymuje Lloyd Bydgoski przy pomocy własnego taboru holowniczego, składającego się z 18 parostatków, używanych jako siła pociągowa dla 100 barek własnych i obcych, kontraktowanych w miarę potrzeby i stanowiących własność miejscowych szyprów.

Żeglugę **Lloydu Bydgoskiego** usprawnia jego **port przeładunkowy** w Kapuściskach Małych pod Bydgoszczą, w którym przeładowywuje się ładunki masowe jak drzewo węgiel, zboże, cukier, sodę i t. p. z wagonów do barek i vice versa.

Jako czołowe przedsiębiorstwo żeglugi towarowej i holowniczej na Wiśle jest **Lloyd Bydgoski** ściśle związany z miastem Bydgoszczą. Miasto Bydgoszcz wraz z fundacjami charytatywnemi, stojącemi pod jego zarządem posiada w Lloydzie Bydgoskim przeszło 50 proc. akcyj. Reszta kapitału akcyjnego znajduje się w rękach poważnych finansowych grup krajowych.

Ruch pasażersko - towarowy uprawia na Wiśle warszawska „Vistula", dzierżawiąca tabor pasażerski po Zjednoczonem Warszawskiem Towarzystwie Transportu i Żeglugi Polskiej w Warszawie. Dzikie statki pasażerskie przychodzą czasami do Warszawy i z górnej Wisły — na dolnej Wiśle pracuje od czasu do czasu dorywczo kilka gdańskich holowników.

Żeglugę towarową uprawia na dolnej Wiśle poza **Lloydem Bydgoskim** jeszcze **„Standard Nobel",** posiadający 9 tanków o pojemności 200 do 500 ton.

Przedsiębiorstwa żeglugowe, pracujące na Wiśle, są zrzeszone w Radzie Zjazdów Żeglugowych, której celem jest wyjaśnianie ogólnych potrzeb polskiej żeglugi śródlądowej i opracowywanie środków jej rozwoju.

Marceli Maryński.

Spółka Osadnicza w Poznaniu
Spółka Akcyjna
POZNAŃ, Tel. 31-16., ul. Rzeczypospolitej 1.
Koncesjonowana Instytucja przez Ministerstwo Reform Rolnych
do przeprowadzania parcelacyj na terenie woj. Pomorskiego i Poznańskiego. Wyłączenia z art. 4. i 5. Ustawy o wykon. Reform Rolnych. Poleca ze swych terenów w Poznaniu i nad Bałtykiem. 1064
Działki Budowlane
Ceny zniżone. Odpłaty długoletnie, po umiarkowanym procencie. Udzielamy wszelkich wskazówek przy podjęciu czynności budowlan.

Nasze okno na świat

Ku rozszerzeniu naszego handlu morskiego

Sieć regularnych linij okrętowych powinna połączyć Gdynię ze światem

Stworzenie własnych **regularnych połączeń** z Gdyni do ważniejszych ośrodków **międzynarodowego handlu morskiego, położonych w bezpośrednim naszem sąsiedztwie, jest jednem z naczelnych wskazań polityki żeglugowej polskiej.** Twórca naszej żeglugi handlowej, **Eugenjusz Kwiatkowski,** b. minister przem. i handlu dał temu wyraz w słowach, które mimo upływu szeregu lat, nic nie straciły na swej aktualności, — że **GDYNIĘ POWIĄZAĆ NALEŻY TRWALE Z PORTAMI NA BAŁTYKU I MORZU PÓŁNOCNEM.** Jest to bowiem nasz naturalny teren działania, na którym posiadając dwa porty morskie, powinniśmy dążyć **do jak największej samodzielności.**

Z problemem rozbudowy żeglugi handlowej wogóle, a **regularnej w szczególności łączy się cały splot zagadnień natury ogólno - gospodarczej i nawet ogólno-państwowej.** Samo posiadanie portów w Gdyni i w Gdańsku **nie wystarcza, aby zagadnienia te rozwiązać w sposób planowy** i metodyczny. **Porty są biernym instrumentem, służącym potrzebom handlu, który eksploatować może na równi z inicjatywą polską, inicjatywa obca.** Żegluga dopiero stanowi ten **czynnik aktywny,** który z własnych portów prowadzi handel rodzimy na obce rynki, **skierowuje na właściwe drogi,** nasila go i utrwala. I tu jednak są pewne warunki zasadnicze, od których zależy, czy statek, płynący pod ojczystą banderą, rzeczywiście spełnić potrafi swą rolę pionierską w dziedzinie naszej ekspansji gospodarczej na morzu.

Trzy główne typy żeglugi

Istnieją trzy rodzaje żeglugi: **żegluga nieregularna, żegluga stała i żegluga regularna.** Są pozatem ogniwa pośrednie, które mają mniejsze znaczenie. **Żegluga nieregularna** (tramps) polega na tem, że statki mają wprawdzie swą bazę w porcie ojczystym, kursują jednak **w dowolnych kierunkach** w zależności od przeznaczenia ładunku, który przewożą. Zdarza się przytem, że statki takie uskuteczniają przewóz ładunków obcych pomiędzy portami obcemi, gdy otrzymają tu, lub owdzie korzystne frachty. Tak tedy ten typ żeglugi **ma charakter wyraźnie zarobkowy,** zależny od wielu wpływów postronnych i dlatego w gruncie rzeczy — bierny. Posiada on głównie znaczenie jako **szkoła doświadczeń morskich** i jako źródło **polepszenia bilansu płatniczego kraju.**

Żegluga nieregularna, która sama w sobie nie stanowi zdecydowanego czynnika ekspansji gospodarczej swego kraju, toruje jednak drogę do powstania **linij stałych** na tych szlakach, gdzie frekwencja ładunków się wzmaga i nabiera cech trwałości. Żegluga stała tworzy linję okrętową **we właściwem tego słowa znaczeniu,** nie przestrzega jednakże regularności rejsów i utrzymuje komunikację w miarę potrzeby i kompletowania się pełnych ładunków.

Ewolucja ta, od statków - trampów począwszy, poprzez żeglugę stałą, znajduje swe ukoronowanie w t. zw. **regularnych linjach okrętowych.** Są to linje, utrzymywane pomiędzy portem macierzystym a portem, lub odpowiednim kompleksem portów obcych, przyczem statki odchodzą w regularnych odstępach czasu stosownie do zgóry ułożonego rozkładu i niezależnie od ilości otrzymanego ładunku. Ten typ żeglugi posiada dla danego kraju **znaczenie najdonioślejsze,** jest jednak, zwłaszcza w obecnych warunkach, najbardziej kosztowny i najtrudniejszy do urzeczywistnienia.

Znaczenie żeglugi regularnej

Dlaczego tak wielką wagę przykłada się do regularnych połączeń okrętowych? Jest to rzeczą zupełnie jasną: kupiec wysyłający lub sprowadzający towar, liczyć się musi z terminem jego dostawy na miejsce przeznaczenia, przyczem **szybkość i sprawność transportu decyduje nie tylko o cenie, lecz często wogóle o widokach powodzenia danej transakcji.** Co więcej, zdobywając pewien rynek zagraniczny i pragnąc go utrzymać, handel musi zapewnić mu terminowość i regularność dosyłki towaru, w przeciwnym bowiem razie **wejdzie na rynek jego konkurent.** Regularność komunikacji okrętowej jest tedy nieodzownym warunkiem **stabilizacji i rozwoju stosunków handlowych pomiędzy krajami morskiemi.**

Dla nas w Polsce, ma ona jednak znaczenie **jeszcze donioślejsze.** Odcięci w ciągu wieków od morza, przyszliśmy na wybrzeże jako nowicjusze w zakresie handlu morskiego i rozpoczęliśmy pracę pozbawieni tradycji morskiej, bez odpowiednio zorganizowanego aparatu handlowego, **wyprzedzeni o kilka stuleci przez inne kraje,** które od dawien dawna związane były ze sobą więzami wzajemnych stosunków gospodarczych. W tych warunkach wejście na obce rynki z wytworami naszego przemysłu i rolnictwa było i jest rzeczą niesłychanie trudną. Tak samo trudne jest wyzwolenie się od obcego pośrednictwa w dziedzinie importu, który utarł sobie wiekowe ścieżki przez obce kraje i porty. Otóż właśnie **największym sprzymierzeńcem handlu polskiego w tej dziedzinie jest nasza żegluga i to przedewszystkiem żegluga regularna.**

Wysyłając towar polskim statkiem w świat, wysyłając go w odpowiednim czasie z gwarancją regularnej dostawy, — już przez to samo wyrabiamy sobie dobrą markę zagranicą. Linje regularne spełniają wszakże jeszcze to ważne zadanie, że ściągają **polskie towary na obsługiwane przez się linje** i przez akwizycję frachtów we własnym, a zarazem wspólnym interesie, **potęgują obrot towarowy przez własny port morski.** Słuszne jest tedy zdanie, że w dziedzinie aktywizacji polskiego handlu morskiego, własne regularne linje okrętowe spełniają pierwszorzędną, twórczą rolę.

Polskie linje okrętowe

Niestety ten najważniejszy dział naszej komunikacji morskiej dotychczas nie został należycie rozwinięty. Posiadamy narazie tylko cztery linje regularne, — **bałtycką,** obsługiwać przez statki **„Żeglugi Polskiej", polsko-brytyjską,** z Gdyni do Londynu i Hull'u, utrzymywaną przez **Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe, transatlantycką linję Gdynia—Ameryka** do Nowego Jorku i Halifaxu oraz ostatnio powstałą linję **Gdynia—Rotterdam,** utworzoną również przez **„Żeglugę Polską".** Nie mamy natomiast własnych linij okrętowych do tak ważnych ośrodków handlowo-morskich jak **Stockholm, Goeteborg, Kopenhaga, Hamburg, Antwerpja i t. d.**

Tymczasem zagraniczne towarzystwa żeglugowe krzątają się silnie dokoła wciągnięcia Gdyni w obręb swych interesów i wpływów. Najkrótsze połączenie ze Szwecją, największym naszym kontrahentem handlowym na morzu, o potrzebie którego dawno się u nas mówiło, **zrealizowane zostało przez towarzystwo szwedzkie,** które uruchomiło linję **regularną Gdynia—Karlskrona.** Donoszą również ostatnio, że istnieją poważne projekty utworzenia również szwedzkiej linji okrętowej **Gdynia—Sztokholm i Gdynia—Malmö—Goeteborg,** przyczem linje te mają być **subwencjonowane przez rząd szwedzki.** Wyjaśnić tu należy, że opłacalność linij regularnych stoi zazwyczaj pod znakiem zapytania. W pierwszym okresie zwłaszcza dopóki obrót towarów nie jest jeszcze usystematyzowany i dopóki linja sama przyzwyczajać musi kupiectwo do orjentowania się w stronę nowego szlaku komunikacyjnego, jest ona **niemal zawsze deficytowa.** Dlatego też tworzenie tych linij połączone jest z tak poważnemi trudnościami. Straty te jednakże **równoważy z nadwyżką postępujący w ślad za banderą rozwój handlu krajowego.**

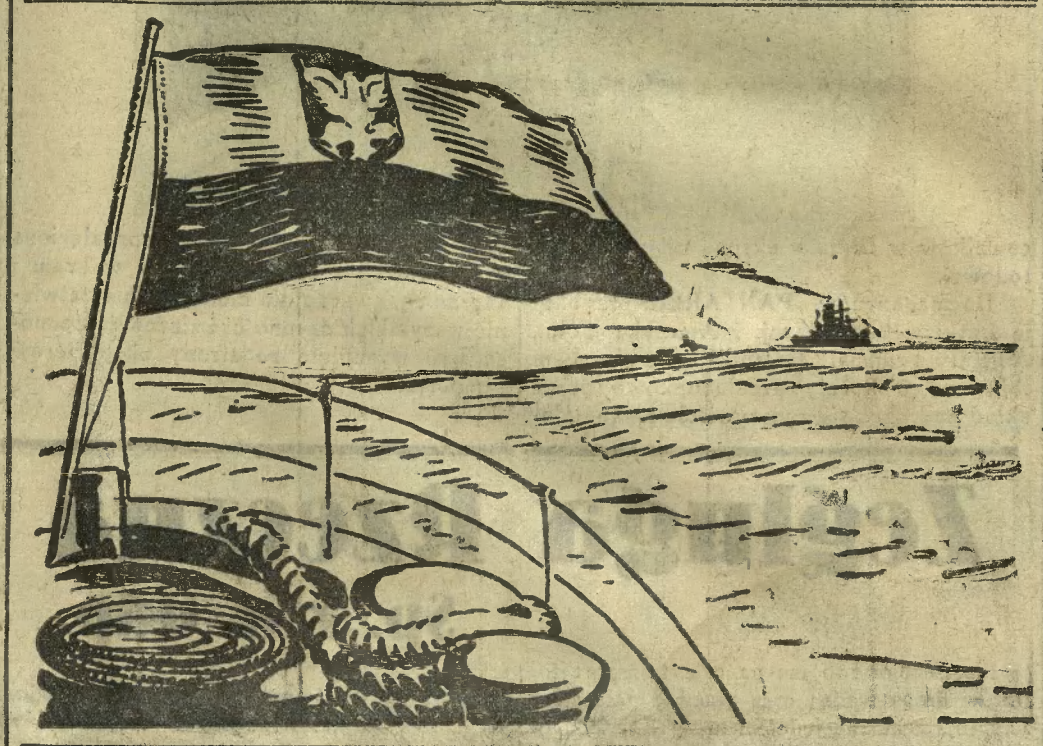
Obca konkurencja i jej skutki

Jak wielką wagę przywiązują nasi morscy sąsiedzi do regularnej komunikacji morskiej, świadczy o tem najlepiej fakt, że z chwilą uruchomienia w początkach stycznia naszej linji z Gdyni do Rotterdamu, niemal natychmiast **utworzono linję konkurencyjną Amsterdam—Gdynia,** obsługiwana raz na tydzień, przez statki **towarzystwa holenderskiego, — w ślad za nią zaś powstała druga linja na tym samym szlaku** co polska, t. j. **pomiędzy Rotterdamem a Gdynią,** którą uruchomiło towarzystwo niemieckie **Norddeutscher Lloyd.** Wytwarza to oczywiście dla polskiej linji niesłychanie ciężką sytuację.

Niewątpliwie dla naszego handlu morskiego powstanie tych wszystkich linij, realizujących postulat o związaniu Gdyni z portami Bałtyku i Morza Północnego posiada pewne dodatnie cechy. Linje te jednakże, o ile są w posiadaniu obcych towarzystw okrętowych, **nie spełnią** w stosunku **do naszej ekspansji gospodarczej tej roli pomocniczej i współdziałającej, jaka przypada w udziale żegludze polskiej.** Pozostaną one zawsze **forpocztami wpływów obcych** i przedewszystkiem interes swych krajów i swego kupiectwa będą miały na oku.

Aby realizować planowo nasz program morski, musimy dążyć do tego, by żegluga regularna, bazująca w Gdyni, w **naszych przedewszystkiem była rękach.** Kupcy polscy zaś we własnym interesie i w imię dobra całokształtu gospodarki krajowej, powinni posługiwać się w miarę możności **statkami polskiemi,** dopomagając w ten sposób do rozwoju własnej regularnej żeglugi. Praktykowany dziś system sprzedaży towaru loco miejsce wytwórczości, lub w najlepszym wypadku franko wagon w Gdyni, kiedy dobrowolnie rezygnujemy z wyboru tych lub innych środków komunikacji morskiej, powinien ustąpić miejsce celowemu forsowaniu żeglugi własnej, gdzie to jest tylko możliwe. Z drugiej zaś strony nasze czynniki decydujące powinny zwrócić szczególną uwagę na problem **regularnej komunikacji morskiej polskiemi statkami,** prowadząc w kierunku rozbudowy polskich linij regularnych ostrożną, dobrze przemyślaną, acz zarazem intensywną politykę.

W. M.



Placówka nauki polskiej w Gdańsku

Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki

Dziesiąty już rok dobiega do końca od chwili, gdy w Gdańsku założone zostało Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki, owocnie rozwijające swą działalność.

Szczególnie intensywną pracą zaznaczyły się ostatnie lata, a to od 1927 r., gdy Zarząd ówczesny zainicjował wydawanie **„Rocznika Gdańskiego"**, naukowego organu Towarzystwa, poświęconego zagadnieniom związanym ze sprawami Gdańska. Dotychczas ukazały się już trzy tomy „Rocznika" za lata 1927, 1928 i 1929. Obecnie zaś drukuje się nowy podwójny tom — IV i V — za lata 1930 i 1931. Podobnie jak poprzednie przyniesie on szereg poważnych rozpraw historycznych, literackich i ekonomicznych, oraz obszerny przegląd literatury. Znajdą się też w nim ciekawe ilustracje — a mianowicie reprodukcje nieznanych portretów Daniela Chodowieckiego, słynnego malarza XVIII w., urodzonego w Gdańsku Polaka.

Oprócz „Rocznika" Towarzystwo wydało w 1931 roku pięknie ułożoną przez dr. Władysława Pniewskiego, a przez Stan. Brzęczkowskiego zilustrowaną antologję poezyj polskich p. t. **„Morze Polskie i Pomorze w Pieśni".**

W ostatnich zaś tygodniach nakładem Towarzystwa ukazała się we francuskim języku broszura Alfreda Siebeneichena **„O polityce ekonomicznej Polski i Gdańska"**, będąca odpowiedzią na broszurę o podobnym tytule, wydaną przez gdańskiego senatora dr. Althoffa. W druku znajduje się również we francuskim języku napisany szkic historyczny dra Tadeusza Bierowskiego p. t. **„Gdańsk a Polska w 1920 r."**

W opracowaniu znajduje się obszerne dzieło dr. **Stanisława Bodniaka,** traktujące o sprawach bałtyckich Polski ostatniego Jagiellona a oparte na niewyzyskanych dotychczas źródłach archiwum gdańskiego. Wyjdzie ta książka z druku zapewne już w miesiącach wiosennych.

Jeżeli się zważy, w jak trudnych warunkach musi prowadzić swą pracę Towarzystwo, to trzeba przyznać, że działalność wydawnicza jego jest bardzo żywa.

Oprócz tego Towarzystwo — za wyjątkiem miesięcy letnich — co miesiąc urządza odczyt

Odczyty te wygłaszają wybitni pracownicy naukowi na temat zagadnień gdańskich z dziedziny historji, ekonomji, literatury, dziejów sztuk pięknych i tp.

Chcąc — dalej — przyczynić się ze swej strony do rozwoju nauki polskiej, Towarzystwo ze skromnych swych środków utrzymywało w ciągu 1930 i 1931 r. lokal, w którym uczeni polscy, przyjeżdżający do Gdańska celem badań naukowych, znajdowali bezpłatne wygodne mieszkanie. W tej „Polskiej Stacji Naukowej" gościł już szereg młodych i starszych badaczy polskich i niejeden z nich dokonał tu ważnej i ciekawej pracy. Niektóre z nich mają się ukazać w wydawnictwach Towarzystwa.

Nawiązawszy stosunki wymienne z licznemi towarzystwami naukowemi polskiemi i zagranicznemi, Towarzystwo przystąpiło też do gromadzenia bibljoteki naukowej polskiej, która po skatalogowaniu i uzyskaniu odpowiedniego lokalu zostanie udostępniona tym, którzy zechcą z niej korzystać. Stworzy to warsztat polskiej pracy naukowej w Gdańsku.

Towarzystwo korzysta z każdej sposobności, aby zaznaczyć istnienie ogniska nauki polskiej w Gdańsku. W marcu 1930 z jego inicjatywy odbył się w Gdańsku zjazd przedstawicieli towarzystw naukowych z Pomorza, Poznania i Warszawy, który dał początek instytucji co rok odbywających się zjazdów pomorzoznawczych.

Jesienią 1930 r. Towarzystwo zorganizowało na wystawie „Goethe i Wschód", odbywającej się w Muzeum Miejskiem w Gdańsku, **dział polski p. t. „Goethe a Polska"**, w którym dzięki swym zasługom zgromadziło w tym zakresie wszystkie niemal muzealne zabytki.

W związku z tą wystawą Towarzystwo wydało doskonałą broszurę prof. dr. S. Wukadinowića p. t. „Goethe und Polen".

Towarzystwo przyczyniło się też do urządzenia wystawy malarstwa polskiego — w maju 1930 r. w Muzeum Miejskiem w Gdańsku.

„Pantarei"

Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Spółka Akcyjna w Gdyni

Rok 1931/32 staje się nowym etapem rozwoju portu Gdyni. W ostatnim czasie mianowicie zostały nawiązane z krajami zamorskimi nowe linje komunikacyjne, a szczególnie z Holandją i Hamburgiem, dzięki czemu wysokowartościowe towary kolonjalne, owoce itd. i co zatem idzie drobnica, mogą być kierowane przez port gdyński, a nie jak dotychczas przez obce porty i dalej tranzytem drogą lądową przez Niemcy do kraju.

Oczywiście przyczyniły się do tego w znacznym stopniu ulgi celne przyznane portom polskim, które ponadto przełamią pewien opór ze strony odbiorców w zainteresowaniu się nowemi drogami, przez które z korzyścią dla kraju winny płynąć ładunki.

Opracowywanie drobnicy i wysokowartościowych towarów wymaga bardzo kwalifikowanego aparatu i szeregu niezbędnych urządzeń i inwestycyj oraz koncesyj, które pozwoliłyby na nieskrępowany obrót w handlu zamorskim. Natomiast masowe transporty ze względu na ich jednolitość i zazwyczaj bezpośrednie przeładowywanie ze statku na wagony i vice versa nie wymagają tych warunków, które są niezbędne dla drobnicy.

Czy port gdyński ma w tym zakresie odpowiednie placówki ekspedycyjne, które mogłyby sprostać swojemu zadaniu w całej jego rozciągłości?

W 1929 roku wyłącznie na kapitałach polskich w wysokości zł. 1.000.000 została zorganizowana Spółka Akcyjna **„PANTAREI"** Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe w Gdyni. Na Nabrzeżu Polskiem, przy którem koncentruje się linje komunikacyjne z krajami zamorskiemi w obrocie towarami wysokowartościowemi, „PANTAREI" zbudowała własne magazyny, obszerne, murowane, o przestrzeni ca 6.000 m². Przed rampami magazynów od strony wody zostały zainstalowane dźwigi elektryczne dla przeładunku towarów. Z obu stron magazynów przechodzą poczwórne tory kolejowe, dzięki czemu operacje przeładunkowe jednocześnie mogą być dokonywane z kilku statków i załadowane do większej ilości wagonów.

Linja własnego keju rozciąga się na 140 mtr., a głębokość wody przed kejem dochodzi do 12 mtr., dając tem samem możność przybijania nawet statków transoceanicznych.

Składy **„PANTAREI"** są podzielone na następujące oddziały:

1) **Oddział wyładunkowy** czyli t. zw. **składy tranzytowe**, w których towary mogą być magazynowane w ciągu 1 roku bez deklarowania i rewizji.
2) **Oddział wolno-cłowy**, w którym towary po zadeklarowaniu i rewizji mogą zalegać w ciągu lat 2-ch bez uiszczenia opłat celnych i skąd mogą być częściowo odbierane.

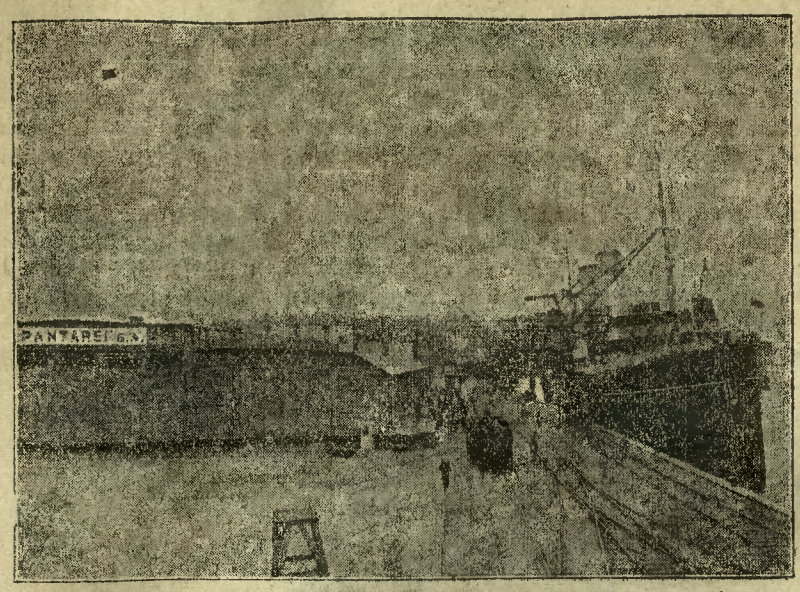
Do tegoż oddziału należą piwnice wolnocłowe, zbudowane pod magazynami, dla przechowywania towarów łatwopsujących się, a mianowicie owoców, win itd.

3) **Oddział dla wolnego obrotu**, w którym towary mogą być magazynowane po załatwieniu formalności celnych wzgl. wolne od cła oraz dla wywozu zagranicę.
4) Ponadto **oddział eksportowy** pod dozorem akcyzowym dla magazynowania cukru i innych towarów znajdujących się pod kontrolą Urzędu Akcyz i Monopolów.
5) **Składy tranzytowe** dla zaopatrzenia okrętów.

Cały ten kompleks jest objęty koncesją o domach składowych publicznych, dzięki czemu klijenci korzystający z składów **„PANTAREI"** mogą otrzymać zaliczki i kredyty zastawowe pod towar na podstawie t. zw. warrantów.

Wreszcie biura **„PANTAREI"** oraz Zarząd mieszczą się w lokalach, zbudowanych przy magazynach w porcie, co niewątpliwie wpływa dodatnio na załatwienie wszystkich formalności, związanych z operacjami transportowemi bez zwłoki.

Kwalifikowany aparat techniczny składa się z długoletnich doświadczonych pra-



cowników w firmach ekspedycji międzynarodowej.

Do magazynów **„PANTAREI"** przybijają statki w komunikacji z Ameryką Półn., Anglją, Francją, Holandją, Hamburgiem itd., a więc koszty przeładunkowe przez skład kalkulują się rzeczywiście nisko, udostępniając tem samem szerokim warstwom kupiectwa korzystanie z usług tutejszego portu.

Istnienie odpowiedzialnej placówki ekspedycyjnej zorganizowanej na poziomie, odpowiadającym wszystkim potrzebom transportów międzynarodowych z rozgałęzioną siecią ajencji i korespondentów w kraju i zagranicą, gwarantuje nienaganne załatwienie wszystkich czynności i zleceń, jakie mogą być wysunięte ze strony eksporterów i importerów.

Pijcie tylko
Piwa
znane z swej jakości
z Browaru
W. Sommer i ska
Grudziądz.

Przegląd Morski

Miesięcznik Marynarki Wojennej, wydaje Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Poświęcony jest naukowym zagadnieniom rozwoju siły zbrojnej na morzu i wszelkim kwestjom natury strategicznej, politycznej, organizacyjnej, taktycznej i technicznej, związanym z istnieniem, rozwojem, przebiegiem życia i pracy Marynarki Wojennej.

Posiada w liczbie współpracowników pierwszorzędne siły naukowe ze świata wojskowego, wojskowo-morskiego i pokrewnych dziedzin życia państwowego i społecznego.

„Przegląd Morski" jest jedynem fachowem tego rodzaju czasopismem w Polsce, dającem wszechstronne oświetlenie w dziedzinie polityki i strategji morskiej.

Skład redakcji stanowią: Redaktor Naczelny — Komandor por. Korytowski Karol.

Zastępca Red. Nacz. i Wydawca Komandor ppor. dypl. Kłossowski Jerzy. Wszelkie szczegóły informacyjne można uzyskać u sekretarza Redakcji w siedzibie Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu.

Żegluga Rzeczna „Vistula"

Sp. z o. odp.

Przedsiębiorstwo ma na celu transport towarów drogą wodną oraz przewóz pasażerów ze specjalnem uwzględnieniem wycieczek zbiorowych (turystycznych) na linjach: Sandomierz — Warszawa, Warszawa — Tczew, Warszawa — Gdańsk, Tczew — Gdynia.

W ten sposób utworzono pierwsze regularne codzienne połączenie wodne naszego wybrzeża z centrum kraju, a zwłaszcza stolicy Warszawy ze wspaniale rozbudowującym się portem morskim Gdynią (przy przesiadce w Tczewie).

Na linji Warszawa — Tczew kursują statki: Polska, Francja, Bałtyk, Goniec i Kaniowczyk. Są to wszystko duże dwupokładowe pospieszne statki luksusowo urządzone, mogące pomieścić 250 pasażerów i 60 ton towaru.

Do Gdańska kursują duże towarowo-osobowe statki o bardzo silnej konstrukcji, mogące przewieźć na wielkiej wodzie do 150 ton, na małej do 100 ton towaru oprócz pasażerów, a to Warneńczyk, Jagiełło, Faust, Mars, Eleonora, Kraków, Lech, Pospieszny Stanisław i inne.

Linję Sandomierz — Warszawa obsługują statki mniejsze przystosowane do miejscowych warunków oraz potrzeb tamtejszej publiczności.

W samej Warszawie jest stale dwupokładowy statek Bajka, komfortowo urządzony, a służący specjalnie dla zbiorowych wycieczek w okolice stolicy.

Ogółem Spółka posiada 32 statki pasażersko-towarowe do żeglugi rzecznej. Tabor „Vistuli" wciąż jest odnawiany i uzupełniany oraz przystosowany do najnowszych wymogów techniki.

Na linji Tczew — Gdynia kursuje statek morski przybrzeżny typu pospiesznego.

Na statkach wszystkich linji mają pasażerowie zapewnione **całodzienne wyżywienie** (śniadanie, obiad i kolacja w cenie około 3,50 zł); za pościel, o ile wymagana (można mieć własną) dopłata wynosi tylko 3 zł na cały czas pobytu na statku. W luksusowo urządzonych salonach znajdują się na każdym statku pianina do dyspozycji gości. Podróż może urozmaicić nawet i dancing. Specjalne bilety turystyczne (cena ta sama) wprowadzone jako nowość przez dyrekcję umożliwiają podróż tylko w dzień (zmiana statku i nocleg na wybrzeżu), a nawet przerwy dla zwiedzenia okolic przybrzeżnych.

Zarząd stara się, aby podróżni jadący z Tczewa do Gdyni bezpośrednio (bez wysiadania w Gdańsku) byli wolni od obowiązku paszportów; pasażerów jadących do Gdańska paszporty obowiązują.

Transport towarowy jest o 50 procent tańszy niż koleją oraz dużo szybszy np. Gdynia — Warszawa dwa dni, Gdańsk — Toruń 18 godzin. To też w lecie cały transport owoców jarzyn i drobiu do Gdańska **odbywa się drogą wodną.** Na Pomorzu odsyła się towar bezpośrednio do mieszkania adresata za niewielką opłatą odpowiadającą miejscowym warunkom spedytorskim. Przystanki wraz ze składnicą towarową znajdują się w każdym większym mieście przybrzeżnym wzdłuż całej Wisły.

Bilety osobowe są około 50 procent tańsze niż kolejowe, a choć podróż trwa trochę dłużej, ale za to jest też dużo więcej wygód: swoboda ruchu, piękne widoki, świeże powietrze, możność każdej chwili posiłku, a nawet koncerty i dancing.

Wycieczki zbiorowe otrzymują zniżki dochodzące do 50 proc. (płaci się 25 proc. ceny kolejowej). Dla wycieczek wynajmujących cały statek nie obowiązują normalne przystanki, ani co do miejsca ani co do czasu.

W przeszłym roku na statku „Francja", należącym do Żeglugi Rzecznej odbyła podróż do Puław wycieczka polska z Ameryki. Gościom amerykańskim brakło poprostu słów dla wyrażenia uznania dla wygód i komfortu, jaki zastali na statku. Zapewniali dyrekcję, że jednem z najprzyjemniejszych wspomnień z kraju będzie bezwzględnie ta wycieczka, dzięki której mogli poznać piękno wybrzeży królowej polskich rzek.

Zarząd linji, który mieści się w Warszawie (ul. Seweryнów 3) postawił sobie za naczelne zadanie dać wszystkim pasażerom, za możliwie jaknajniższą opłatą, jak najwięcej wygód, a w pierwszym rzędzie skierować ruch turystyczny oraz zwykły osobowy i towarowy na linję wodną, a tem samem podnieść jeszcze więcej znaczenie Wisły jako łącznika centrum kraju z naszym wybrzeżem i jego perłą — polską Gdynią.

Czy był to reumatyzm, czy też co innego —

w każdym bądź razie czuję się teraz zupełnie zdrowa i mogę jak dawniej pracować, pisze m. in. pani Wł. Suska, Warszawa, Stare Miasto 4/6. W ciągu szeregu lat leczyłam się w najrozmaitszy sposób, chcąc pozbyć się moich dokuczliwych i męczących bólów, które występowały coraz to w innem miejscu: w krzyżu, plecach a czasem znów w stawach rąk i nóg. To z pewnością pogoda, przeziębienie — twierdzili jedni i radzili trzymać się ciepło, lecz niestety, ne mogłem długo uleżeć w łóżku. To chyba reumatyzm, podagra — utrzymywali inni, zalecając ścisłą dietę. Nie jadałam prawie wcale mięsa i próbowałam ciągle coraz to nowe leki. Lecz skutek był wręcz przeciwny, czułam się coraz gorzej i gorzej. Co też mi doprawdy dolegało to i dziś, rzeczywiście, powiedzieć nie mogę — wiem tylko jedno, od czasu, gdy zaczęłem zażywać Togal, nie czuję już żadnych bólów i mogę, jak dawniej normalnie pracować. Tysiące udręczonych odzyskało przy pomocy Togalu swe zdrowie! Przy reumatyźmie, podagrze łamaniu w krzyżu, rwaniu w stawach, bólach nerwowych i głowy, grypie, przeziębieniach i pokrewnych cierpieniach działają tabletki Togal szybko i pewnie. Togal nietylko uśmierza bóle, lecz i w zarodku zwalcza te niedomagania. Nawet w chronicznych wypadkach osiągnięto przy pomocy Togalu pomyślne rezultaty. Nieszkodliwe dla serca, żołądka i innych organów. Przeszło 6000 orzeczeń lekarskich. Spróbujcie więc sami dziś jeszcze, lecz żądajcie we własnym interesie tylko tabletki Togal. Niema bowiem nic lepszego! Do nabycia we wszystkich aptekach.

Bank Gospodarstwa Krajowego
Oddział w Poznaniu
załatwia wszelkie transakcje bankowe

Węgiel i morze

32 miljonów ton przewieźliśmy w okresie sześciu lat

Zboże polskie wobec pojawienia się w ciągu XIX wieku na rynkach światowych nowych wytwórców zboża — zwłaszcza poza Europą, — nie może odgrywać tej roli, jaką odgrywało przed rozbiorami. Rola ta dziś przypada **węglowi.** Jeden z najgłówniejszych towarów naszych, zarówno w wytwórczości jak w wywozie, węgiel, mógł się stać powodem katastrofy gospodarczej całego kraju. W połowie 1925 r. Niemcy nagle **uniemożliwiły wwóz naszego węgla do siebie,** a były uprzednio nabywcami około 60 proc. całej wywożonej z Polski ilości. Zakaz niemiecki obliczony był na ruinę kopalń śląskich. Był to rzeczywiście cios ciężki, ale górnictwo polskie zniosło go i tem usilniej obsługiwać zaczęło inne rynki zagraniczne. W krajach najbliższych tradycyjnych odbiorców trudno było ulokować te ilości, jakie uprzednio nabywali Niemcy, około 1/2 miljona ton miesięcznie. Dla eksportu polskiego pozostały w Europie tylko kierunki ku **północy i zachodowi,** dostępne albo przez terytorjum niemieckie, albo przez własny dostęp do morza.

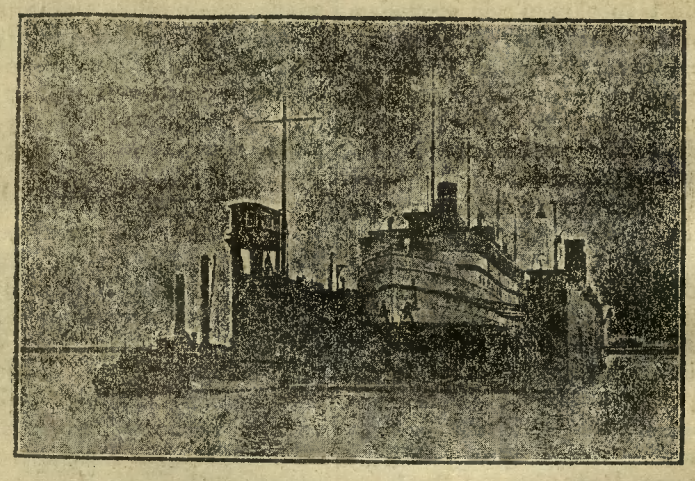
Społeczeństwo polskie zdecydowanie weszło na drogę **bezpośredniego morskiego obrotu** z zagranicą i pomimo trudnych warunków, w jakich po wojnie żyjemy, zdobyło się na wielki wysiłek finansowy i techniczny, na budowę własnego portu w Gdyni i wielkiej magistrali kolejowej łączącej wybrzeże z Zagłębiem Węglowem, oraz na utworzenie własnej floty handlowej. Wysiłek ogromny, ale opłacający się, bo dający gospodarczą niezależność i **nawracający do tradycyjnej drogi polskiej ekspansji.**

Stać się to mogło jedynie dzięki energicznemu **wzmocnieniu wywozu węgla ku północy.** Tam spotkał się węgiel polski z silną konkurencją Anglików i Niemców. Ale to kopalń polskich nie zniechęciło. — Rynki skandynawskie i bałtyckie coraz chętniej stawały się odbiorcami polskiego węgla, nietylko z powodu jego niskiej ceny, ale i dla jego właściwości. Jest to znakomity, wysoko kaloryczny węgiel opałowy i kotłowy, nadający się znakomicie dla obsługi lokomotyw i okrętów, znoszący długie przechowanie i dalekie przewozy. I oto po kilku latach walki o rynki zamorskie możemy stwierdzić, że wywóz zamorski węgla, który w roku 1925, wynosił 10 proc. całego eksportu węgla, wyniósł w roku ubiegłym 70 proc.

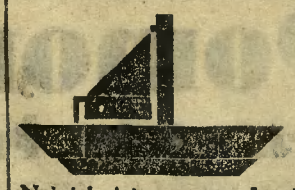
Przez Gdańsk i Gdynię w ciągu 6½ lat przewieźliśmy 32 milj. ton węgla, których bez tych portów nie byliśmy mogli wywieść, a które walucie naszej dały cenny wkład dewizowy. Ponad **25.000 górników zawdzięcza chleb temu eksportowi.** Jemu zawdzięcza wiele kopalń możność utrzymania się w ruchu. A nawzajem bez tego eksportu rozbudowa naszych portów byłaby nie do pomyślenia i w stosunkach z zagranicą bylibyśmy w dalszym ciągu zależni od niemieckich kolei i niemieckich portów.

Port Gdański ponownie stał się portem przedewszystkiem eksportowym. W sumie jego obrotów tonaż wywozowy w r. 1930 wynosił 88 proc. z olbrzymią przewagą węgla nad innemi artykułami wywozu. Port Gdyński eksportowi węgla zawdzięcza szybkie tempo rozwoju i możność inwestycyj, które pozwalają mu odgrywać coraz większą rolę w imporcie morskim do Polski, zwłaszcza towarów ciężkich, wymagających wiele robocizny przy przeładunku, jak np. rudy żelazne lub cynkowe, fosforyty, złom żelazny. — Dzięki węglowi ożywiło się wybrzeże nasze, dzięki własnym portom utrzymała się wytwórczość górnicza na poziomie przedwojennych ilości wydobytego węgla. Połączone ścisłym węzłem wzajemnych potrzeb Polskie Zagłębie Węglowe i Polskie Wybrzeże Morskie, stanowiące tak cenny, tak niezbędny wkład do polskiego życia gospodarczego, uzupełniają się wzajemnie. Wytworzone w hutach śląskich wielkie dźwigi portu w Gdyni są widomym łączności tej symbolem, a zarazem oznaką ze strony polskiego państwa i polskiego społeczeństwa niezłomnej woli pełnego wykorzystania własnego dostępu do morza.

Dr. Wacław Olszewicz,
wiceprezes Towarzystwa Przyjaciół Nauki w Katowicach.



Pływający dok stoczni gdyńskiej na wodach portu.



Pamiątka z nad Polskiego Morza

Najpiękniejsze **wyroby bursztynowe,** wykonane w Gdyni z naturalnego, najprzedniejszego polskiego surowca w obfitym wyborze znajdują się stale na składzie fabrycznym firmy

Piotr Trześniak Gdynia

ul. Podjazdowa, róg Starowiejska.

Najniższe ceny fabryczne udostępniają każdemu nabycie bursztynowej pamiątki.

Zapobiegajcie chorobom

Hasło to, obiegające całą kulę ziemską, **nawołując wszystkie kulturalne społeczeństwa do walki z odwiecznym wrogiem ludzkości — chorobami, zmobilizowało wszystkie twórcze umysły lekarskie do przeciwdziałania szerzącemu się złu. Jedynym, według dzisiejszego stanu wiedzy, wypróbowanym i zapobiegającym wszelkim infekcjom w jamie ustnej i krtani, gdzie najłatwiej się lokują zarazki grypy, anginy, dyfterytu, szkarlatyny, odry jest środek zapobiegawczy Paramint „Erbe".**

Paramint „Erbe" są to tabletki o przyjemnym smaku i zapachu, rozpuszczane kilka razy dziennie w ustach w ilości 1—2 pastylek, zapobiegają infekcji.

Paramint „Erbe" stanowią też skuteczny środek dezynfekujący wszędzie, gdzie zachodzić może obawa zakażenia, a mianowicie: przy pielęgnowaniu osób chorych zakaźnie, podczas epidemii, tak w domu, jak i w szpitalach, szkołach i t. d. Paramint „Erbe" chroni przed grypą, przeziębieniem katarem. Dr. L. K.

Koncern „Progress"

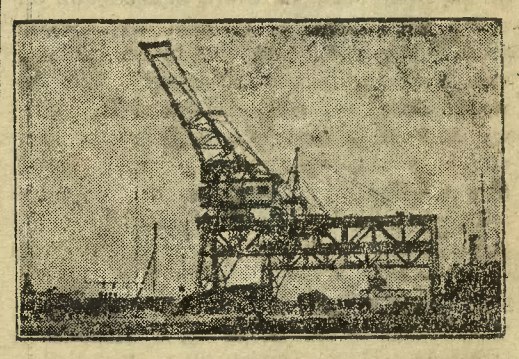
w Gdyni

Dnia 15 stycznia tego roku zostały wykończone wszelkie budowy na molo węglowem w Gdyni, wzniesione kosztem Koncernu węglowego „Progress" w Katowicach. Koncern ten, który co do wielkości swej stoi po „Roburze" na drugiem miejscu i reprezentuje 22 proc. całego przemysłu węglowego na Górnym Śląsku, i na czele którego stoi b. minister inżynier Andrzej Nosowicz, zawarł swego czasu z Rządem kontrakt, wynajmując na lat 30 dwieście metrów nadbrzeża śląskiego w Gdyni. Minister Nosowicz zrozumiał doniosłe znaczenie, jakie musi mieć dla Państwa dobrze rozbudowany własny port i jakie znaczenie ekonomiczne dla całego kraju stanowi niezależność handlowa od Gdańska. Jego poczucie obywatelskie i patrjotyczne dało mu siłę i energję do pokonania całego szeregu poważnych przeszkód i trudności natury finansowej.

Kosztem około dwóch miljonów złotych wystawił „Progress" na swem nadbrzeżu dwa krany 7 i pół-tonowe, zaopatrzone w automatyczne wagi, jedyne tego rodzaju w Gdyni, jakoteż dwa wielkie budynki i warsztaty mechaniczne. Budynek administracyjny, prawdopodobnie jeden z najładniejszych w Gdyni, odpowiada wszelkim wymogom technicznym nowoczesnego biura, w którem pracuje około 20 urzędników. Budynek robotniczy należy do rzędu najlepiej urządzonych w całej Polsce. Ogrzewalnia i kantyna dla robotników przychodnich, dla nich też rozbieralnia i kąpiele z płynącą stale ciepłą i zimną wodą; to samo osobno dla robotników stałych, kranistów i monterów. Wszystko razem może wzbudzić podziw u każdego z gości zagranicznych. Budowa gmachu odbywała się pod dozorem i kierownictwem dyr. „Progressu" inż. Perutza. Zastępcą dyrektora jest niedawno zaangażowany przez Koncern inż. Szczerbo-Rawicz. Placówek pracy tak urządzonych w Polsce jest zapewne niewiele i stanowią one najlepszą dla nas reklamę, szczególnie w takim porcie, jak Gdynia, zwiedzanym często przez obcokrajowców.

Kilka cyfr statystycznych, dotyczących pracy „Progressu" w Gdyni, daje najlepszy obraz postępów, osiągniętych ostatnio na tem polu.

Przeładowano w roku 1928 . . 134.396 ton węgla
„ „ „ 1929 . . 221.699 „ „
„ „ „ 1930 . . 312.824 „ „
(po wybudowaniu kranów progressowskich)
Przeładowano w roku 1931 . . 650.389 ton węgla



I tak dzięki wytrwałej pracy, zabiegom i zrozumieniu, a przedewszystkiem wierze w przyszłość ekonomiczną kraju powstał warsztat pracy w Gdyni, zorganizowany wzorowo. Szereg Polaków otrzymało pracę u siebie w kraju: może rozwijać swoje kształcenie się w dziedzinie handlu morskiego, a ludzi tych u nas brak wielki i coraz więcej nam ich potrzeba.

„Progress" zakłada u siebie w Gdyni również oddział maklerski. Klarowanie statków będzie przeprowadzał sam i uniezależni się od firm obcych, szczególnie niemieckich, które coraz więcej zaczynają odczuwać konkurencję pracy niezależnej już dziś Polski.

Choć chwilowo horyzont handlowy dla węgla polskiego jest zaćmiony i Anglja nanowo zaczyna wypierać nas ze zdobytych rynków, to jednak mamy nadzieję, że Rząd, rozumiejąc doniosłe znaczenie naszego zbytu węgla zagranicę i wiedząc, jak wielkie znaczenie ten eksport ma dla naszego bilansu handlowego, znajdzie drogę dla poparcia wysiłków Górnego Śląska i wielkie wkłady ciężkiego przemysłu, poczynione w naszym porcie nie będą daremne i jeśli chwilowo eksport ten może będzie miał do pokonania przejściowe trudności, wkrótce dalej będzie się rozwijał w przyspieszonem tempie dla dobra gospodarczego całej Polski.

Schenker i S-ka,

Oddział w Gdyni

SCHENKER I S-KA, Oddział w Gdyni, jest jedyną z najpoważniejszych międzynarodowych placówek na terenie Gdyni z zakresu ekspedycji międzynarodowej. Dlatego też firma Schenker i S-ka cieszy się wielkiemi względami polskich eksporterów, którzy za jej pośrednictwem wysyłają swoje towary zagranicę. Niezależnie bowiem od tego, firma o tak poważnych stosunkach międzynarodowych, łatwo zabiegać może o akredytywy dla polskich eksporterów, może ona z wielkiem powodzeniem likwidować wszelkie małe nieporozumienia i dyferencje, jakie zwykle przy większych międzynarodowych transakcjach mogą powstać.

Jeżeli chodzi o eksport produktów polskich, to firma SCHENKER I S-KA dotąd prowadzi, w szczególności w transportach żywnościowych, lwią część eksportu polskiego. Mamy na myśli transporty bekonów, trzy czwarte eksportu których idzie za pośrednictwem firmy, jaj masła, ziemniaków itd.

Obecnie wyłaniają się nowe możliwości eksportu żywności polskiej do Stanów Zjednoczonych. I tu firma SCHENKER I S-KA ze względu na swój oddział w Nowym Jorku daje eksporterom polskim poważne usługi przy nawiązaniu stosunków z importerami amerykańskimi.

W tej chwili pertraktacje ze Stanami Zjednoczonemi utkwiły na martwym punkcie ze względu na brak umowy sanitarnej polsko - amerykańskiej. Państwowy Instytut Eksportowy jednak razem z Poselstwem Polskiem w Nowym Jorku starają się o usunięcie przeszkód i należy wyrazić nadzieję, że w niezadługim czasie drogi polskiego eksportu do Stanów Zjednoczonych będą wolne.

W imporcie firma SCHENKER I S-KA zajmuje również w Gdyni dość poważne stanowisko, w szczególności przy rozwijającym się obecnie ruchu ładunków zbiorowych towarów kolonjalnych, owoców południowych itd.

Eugjenjusz Wcisło
Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy

Pomorze i Bydgoszcz

Znaczenie Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy

Jakiekolwiek napotykałoby się tezy ze strony „historyków" niemieckich odnośnie do „odwiecznie" germańskich ziem Pomorza, to zawsze najmiarodajniejszem: winny być, — zdaniem naszem, — właśnie niemieckie źródła w tym względzie dawne prace kartograficzne wydawane w Lipsku i Hamburgu, które mieliśmy sposobność oglądać, a prócz innych oczywiście źródeł, także przedwojenne niemieckie wydawnictwa gospodarcze, zawierające cenny, rzeczowy materjał, pozbawiony tych wszelkich tendencyj, jakie wybujały dopiero po wielkiej wojnie.

Mając jedno z takich ciekawych, a w zupełności rzeczowych, gospodarczych źródeł przed sobą*), z prawdziwą satysfakcją czytamy w niem:

„..... erhob sich seit etwa 1230 die Burg Bydgoszcz, im Munde der deutschen Nachbarn Bromberg genannt". — A zaś dalej: „So gedieh Bromberg ..... zu hoher Blüte ..... so dass es 1604 von einem Zeitgenossen als eine der ersten Handelsstädte des ganzen Königsreich Polen bezeichnet werden konnte", — a stało się to na skutek opieki, jaką dawały: „Königliche Mandate und Reichstagsbeschlüsse (scil. polnische)".

OSIEMSET LAT WŁADANIA POLSKIEGO.

W innem zaś miejscu, omawiającem rozpoczęcie już w okresie rozbiorowym Polski budowy kanału **Bydgoszcz—Nakło** w r. 1772 i ukończenie go w r. 1774, czytamy:

„So hatte in zwei Jahren die Einsicht und Willenskraft des Preussischen Königs ein Kulturwerk geschaffen, **das in 800 Jahren Polnischer Herrschaft** nicht zu Stande gebracht worden war".

A więc u schyłku 18-go wieku — osiemset lat władania polskiego!

W tem miejscu małą dygresją chcemy sprostować powszechne, a mylne zapatrywanie, jakoby słynne bydgoskie młyny i magazyny zbożowe były dziełem niemieckiem. Tożsamo bowiem źródło wyjaśnia rzecz tę w innem miejscu:

„....., so wurden die bereits aus Polnischer Zeit herrührenden Königlichen Mühlen bald nach 1772 vergrössert .....".

Nie zajmując się jednak w tym artykule stroną polityczną, na którą bądźcobądź potężny snop światła rzucają wspomniane źródła niemieckie, chcemy tu na ich podstawie stwierdzić, że **Bydgoszcz była zawsze ośrodkiem gospodarczym, ku któremu od wieków ciążyło całe Pomorze,** obejmując swem działaniem poprzez Toruń, nawet Gdańsk[2]). Tem tłumaczą się przywileje królów i sejmów polskich, które jasno zdawały sobie sprawę z tego faktu, tem tłumaczy się później, za czasów zaborczych, dalsza intensyfikacja gospodarcza tego ośrodka drogą zakładania placówek przemysłowych wszelkich branż i forsowania rozwoju handlowego, czego ostatecznym wyrazem było powołanie w Bydgoszczy do życia Izby Handlowej, we wrześniu 1875 roku.

*) Dr. Erich Schmidt, — „Denkschrift der Handelskammer zu Bromberg, — Historischer Rückblick auf die wirtschaftliche Entwicklung Brombergs vor 1875. — Bromberg, September 1900. Strona 5, 6 i 7. — Podkreślenia autora niniejszego artykułu.

[2]) Ibidem.

CENTRALNY WĘZEŁ KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ NA POMORZU.

Mówiąc przeto o znaczeniu gospodarczem Izby bydgoskiej dla Pomorza, niepodobna pominąć milczeniem, czem jest obecnie sama Bydgoszcz (ca 120 tys. mieszk.), jako metropolia ziem północno - zachodnich Polski, dla tego okręgu pod **względem komunikacyjnym, przemysłowym i handlowym.** Ziemie te tworzą bowiem jedną gospodarczą całość i właśnie skutkiem tego rozwinęły doskonałą sieć komunikacyjną kolei żelaznych, samochodową i wogóle kołową. Historycznie rzecz biorąc, były one zawsze z sobą gospodarczo połączone za czasów zaborczych i osobno rządzone, posiadając swoją odrębną rejencję (Regierungsbezirk) w Bydgoszczy. Rzut oka na mapę przekonuje, że Bydgoszcz jest **centralnym węzłem komunikacji kolejowej na Pomorzu;** krzyżują się bowiem tutaj wszystkie ważniejsze linje kolejowe jak: Gdańsk — Toruń, Bydgoszcz — Toruń — Brodnica, Bydgoszcz — Tczew — Kościerzyna — Kartuzy — Wejherowo, Bydgoszcz — Brodnica — Lubawa, Bydgoszcz — Laskowice — Chojnice, Bydgoszcz — Nakło — Wyrzysk, ponadto przechodzi tu główna linja kolejowa Bydgoszcz — Berlin i magistrala kol. Śląsk — Gdynia, oraz główna szosa Bydgoszcz — Piła (Schneidemühl), wreszcie nie bez znaczenia jest droga wodna spławnej Noteci połączonej kanałem bydgoskim z Brdą i Wisłą. Temu rozwojowi sieci komunikacyjnej, co działo się przy wydatnem poparciu ze strony Izby bydgoskiej, przypisać też należy fakt, że Bydgoszcz stała się **najważniejszym ośrodkiem przemysłowym,** z którym nie może konkurować żadne inne miasto ziem północno-zachodnich. Jeszcze z chwilą odzyskania Bydgoszczy dla Polski, przemysł i handel był w ogromnej przewadze niemiecki, spolszczenie jego jednak już w 1920 r. **poczyniło wielkie i zdecydowane postępy.** Skoncentrowany jest tu szereg branż mających siedzibę w mieście i okolicy: spożywcza, drzewna, metalowo - maszynowa, ceramiczna, budowlana, chemiczna, elektrotechniczna, skórzana, konfekcyjno - tekstylna, papiernicza, graficzna i inne, z których wiele, mimo istniejącego ciężkiego kryzysu, wykazuje przy współdziałaniu Izby znaczną żywotność, a nawet pewną ekspansywność.

ZRZESZENIA GOSPODARCZE.

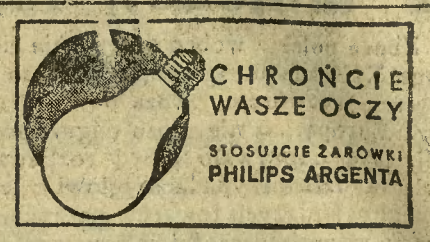
Wykładnikiem wspólności interesów gospodarczych Pomorza i Bydgoszczy niech będzie również fakt, iż w Bydgoszczy mają swą siedzibę najpoważniejsze zrzeszenia gospodarcze, z któremi Izba współpracuje, a które obejmują swą działalnością **prawie całe Pomorze, mianowicie:** Związek Fabrykantów, Związek Towarzystw Kupieckich, Oddział Związku Eksporterów Drzewa, Powszechny Związek Pracodawców, Centralny Związek Pracodawców, który w roku 1925 przeniósł nawet swą siedzibę z Grudziądza do Bydgoszczy, Związek właścicieli tartaków i kupców drzewnych, Związek właścicieli tartaków na Pomorzu, Związek Gospodarczy Zawodów Miejskich, Zrzeszenie Fabryk Papy Dachowej, Okręgowy Związek Restauratorów, Koło Polskiego Związku Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych, Stowarzyszenie Techników, Korporacja Przemysłu Młynarskiego, Pomorski Związek Handlarzy Bydła, Związek Kupców Podróżujących i Agentów Handlowych, Związek Publicznie Ustanowionych i Zaprzysiężonych Rewizorów Ksiąg i inne.

ROLA IZBY BYDGOSKIEJ.

Przesłanki powyższe, które w krótkim zarysie, na jaki wzgląd redakcyjny dopuszcza, pozwoliliśmy sobie przedstawić, stwierdzają ponad wszelką wątpliwość, że **Izba bydgoska,** reprezentując zwarty kompleks regionalnych interesów, **miała i ma szereg poważnych zadań do spełnienia,** czego najlepszym dowodem, że agendy jej zwłaszcza w ostatnim czasie, poważnie się rozrosły i praca tejże siłą faktu, — jak zresztą wszystkich istniejących Izb Przemysłowo - Handlowych, odgrywających bardzo poważną rolę w administracji stosunków gospodarczych, — stanowi niezmiernie ważny czynnik w ukształtowaniu się i rozwoju życia gospodarczego tutejszego okręgu.

Ten też pogląd niezawodnie doceniły czynniki rządowe w swem niedawnem zarządzeniu, przeciwstawiającem się naruszaniu tego, co, — jak na wstępie wykazaliśmy, — wieki budowały, a nawet zaborczy rząd pruski w dobrze zrozumianym interesie tej połaci kraju, szczególną otaczał opieką.

KANTOROWICZ
Toruń, Szeroka 18
Śniadalnia Restauracja
obiady już od 1.— zł



Rozwój powiatu bydgoskiego

w zestawieniach cyfrowych

Jednym z największych powiatów województwa poznańskiego jest powiat bydgoski, o obszarze 1.375 km. z liczbą mieszkańców 58.407. W skład powiatu wchodzą trzy miasta — **Koronowo, Fordon i Solec Kujawski** oraz **120 gmin wiejskich i 40 obszarów dworskich.** — Pod względem zaludnienia 66 proc. przypada na gminy wiejskie, 15 na obszary dworskie a 19 proc. na miasta. Opodatkowaniu podlega 94,5 proc. obszaru powiatu, pozostałe zaś 5,5 proc. wolne jest od opodatkowania, jako obszar przypadający na drogi, wody i t. d. Pod względem uprawy ziemi na pola orne, ogrody i sady przypada 50,3 proc., na lasy 35,3 proc., łąki 8.6 proc. i inne 5,8 proc.

W związku z wysoką kulturą rolną powiatu rozwinięty jest bardzo przemysł. Powiat posiada **20 tartaków, 6 ciegielni, 12 mleczarń, 1 papiernię, 6 gorzelni, browar, fabrykę karbidu,** dla której dostarczają siły elektrycznej turbiny wodne o sile 2.000 km., **4 młyny parowe, 21 młynów wodnych i fabrykę farb.** Wysokie uprzemysłowienie powiatu łączy się niewątpliwie z istnieniem kolejki wąskotorowej o łącznej długości **117,05 km.,** która łączy wszystkie nieomal środowiska rolniczo przemysłowe z Bydgoszczą, umożliwiając w wysokim stopniu rozwój wyżej cytowanych przedsiębiorstw. Główne warsztaty kolei powiatowej znajdują się w Koronowie, przyczyniając się do rozwoju tego miasta. Przyjęty w r. 1920 przez władze polskie tabor i urządzenia kolejowe okazały się niewystarczające i zmusiły powiat do zakupienia m. i. trzech parowozów, około 25 wagonów a ponadto do pobudowania względnie przebudowania 13 objektów bądź to na budynki stacyjne, parowozownie, domy mieszkalne i t. d. Zaznaczyć należy, że kolej powiatowa ma na utrzymaniu m. i. most położony na Brdzie w wysokości 24 m. Porównując dane statystyczne ruchu na kolei powiatowej w okresie przedwojennym i dzisiaj, widzimy znaczny wzrost za czasów polskich.

Oprócz dogodnej komunikacji kolejowej posiada powiat gęstą sieć **dróg umocnionych,** wynoszących **270,6 km.** Od chwili przejęcia powiatu przez władze polskie wybudowano **13.5** km. dróg umocnionych, położono na długości **103,5** km. nowych powłok szosowych, obsadzono 13,3 km. dróg powiatowych drzewami owocowemi. W trosce o dobre utrzymanie dróg zakupiono wał parowy, a potrzebny materjał czerpie powiat z własnego przedsiębiorstwa eksploatacji kamieni, położonego w powiecie.

Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt istnienia własnej **lecznicy powiatowej z pomieszczeniem dla 100 chorych.** Lecznicę tą ostatniemi czasy bardzo poważnie rozbudowano, a ponadto są projektowane urządzenie żłóbka i domu dla starców. Jedną z najstarszych instytucyj powiatu, to **komunalna Kasa Oszczędności pow. bydgoskiego,** istniejąca od r. 1876, która przez długoletnią swą pracę zdołała zyskać zaufanie całej ludności powiatu

W DZIEDZINIE BUDOWY WIELKICH OBJEKTÓW DLA PRZEMYSŁU

przodują fabryki H. CEGIELSKI Sp. Akc. w Poznaniu

które zbudowały w Polsce:

NAJWIĘKSZY KOCIOŁ PAROWY o pow. ogrz. 1200 m². i wydajności 60.000 kg. godz. pary.

NAJWIĘKSZY ZBIORNIK GAZOWY o pojemności 30.000 m³.

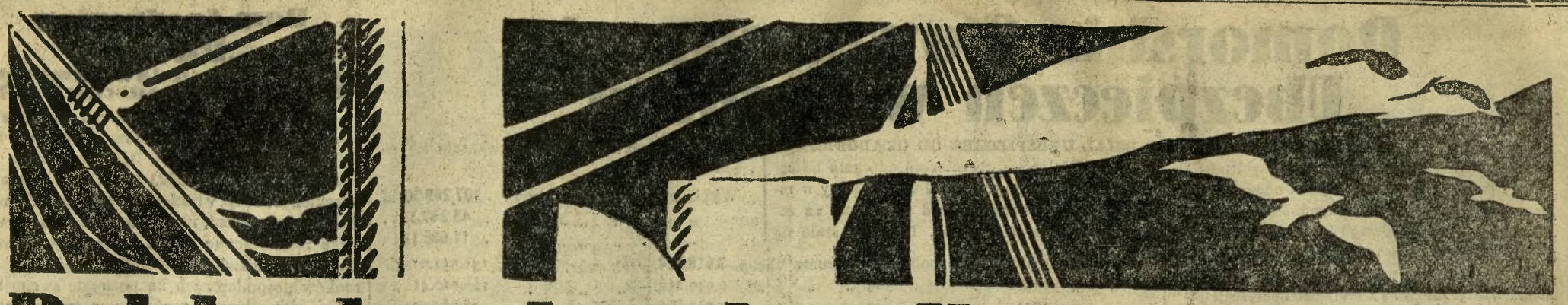
NAJWYŻSZĄ KONSTRUKCJĘ ŻELAZNĄ masztów antenowych o wysokości 200 mtr.

H.C.P.
ROK ZAŁOŻ. 1846.

NAJWIĘKSZĄ PIECOWNIĘ KOMOROWĄ dla gazowni.

WIELKĄ HALĘ MONTAŻOWĄ o wadze 200 ton, oraz

PIERWSZE W POLSCE I EUROPIE parowozy z mechanicznem podawaniem węgla.



Polska bandera handlowa
w porcie gdańskim

Traktat Wersalski, łącznie z decyzjami Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, jak również zawartemi pomiędzy Polską i Gdańskiem umowami dał Rządowi Polskiemu w 1921 r. prawną podstawę do utworzenia przy Komisarjacie Generalnym Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku Urzędu Marynarki Handlowej, zaś ustawa z dnia 3. IV. 1922 r. ściśle określiła funkcje i zakres Urzędu.

Głównym zadaniem Urzędu Marynarki Handlowej jest wykonywanie z ramienia Ministerstwa Przemysłu i Handlu opieki i kontroli nad statkami morskiemi pod banderą Polską na wodach gdańskich. Czynność ta łączy w sobie identyczne funkcje Urzędu Morskiego w kraju, jak również konsulatów polskich w portach zagranicznych.

Współpraca Urzędu z Urzędem Morskim w Gdyni, uzupełnia się wzajemnie, m. in. polega na zorganizowaniu stałej kontroli statków zawijających kolejno do jednego z obydwu portów. Utrzymywanie łączności z Radą Portu rozwiązano w sposób pozytywny i logiczny, gdyż kierownik Urzędu jest równocześnie członkiem Polskiej Delegacji Rady Portu, wskutek czego z łatwością może wnikać we wszystkie sprawy związane z administracją portu i żeglugą na wodach portowych. Analogicznie rozstrzygnięto również współpracę Urzędu w dziedzinie badania nieszczęśliwych wypadków ze statkami, a mianowicie zarządzono współpracę kierownika Urzędu z Izbą Morską w Gdyni. Urząd ponadto współpracuje z całym szeregiem organizacyj społecznych przez okazywanie im poparcia we wszelkich poczynaniach mających na celu szerzenie idei morskiej.

Rezultatem tej współpracy było założenie w 1930 r. Domu Marynarza Polskiego w Gdańsku. Placówka ta okazała się nadzwyczaj popularną i w krótkim czasie znakomicie przyczyniła się do wzmocnienia kontroli nad bezrobotnemi marynarzami w Gdańsku.

Bandera polska na wodach gdańskich kilkakrotnie ulegała poważniejszym zmianom w swojej frekwencji, dającym się ująć w trzy zasadnicze okresy, a mianowicie okres od 1920 do 1926 r., następnie od 1926 r. do 1930 r. i od 1930 r. do chwili obecnej. Pierwszy okres cechuje niepewność w rozwoju marynarki handlowej z powodu stałych likwidacyj powstających towarzystw. Wystarczy przypomnieć niektóre z nich, jak naprzykład towarzystwo „Polsko-Amerykańska Żegluga Morska", które powstało w r. 1919 z kapitałem około czterech miljonów dolarów i składało się z czterech jednostek: s/s „Wisła", s/s „Kościuszko", s/s „Poznań", s/s „Warszawa", o ogólnym tonażu 46491 B. R. T.

Likwidacja towarzystwa nastąpiła już właściwie w 1923 r., gdyż nie posiadało ono odpowiednich kierowników i nie było przystosowane do ówczesnych warunków gospodarczych.

Z innych towarzystw należy jeszcze wymienić towarzystwo żeglugowe „Sarmacja", które posiadało pięć jednostek, a mianowicie s/s „Warta", s/s „Wisła", s/s „Kraków", s/s „Wawel" i s/s „Bug" o ogólnym tonażu 3475 B. R. T. Towarzystwo to stworzone zostało w 1920 r. i pracowało przy pomocy kapitału norweskiego, współpracując z towarzystwem „Bergenske Baltic Transports A. G.". W rezultacie „Bergenske Baltic" w r. 1927 wchłonęła w siebie „Sarmację".

Dopiero rok 1926 przynosi przełom w dziedzinie organizacji marynarki handlowej. Nastąpiło to z chwilą, gdy Rząd zdecydował się nadać całej akcji pionierskiej tworzenia żeglugi odpowiednie poparcie, biorąc bezpośredni udział w tworzeniu przedsiębiorstw państwowych lub akcyjnych z większością kapitału rządowego w myśl ustawy o komercjalizacji przedsiębiorstw państwowych. W tym okresie powstają przedsiębiorstwa: P. P. „Żegluga Polska", Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A., Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe i Towarzystwo Transatlantyckie „Gdynia-Ameryka". Wymienione cztery towarzystwa są dziś kręgosłupem marynarki handlowej i składają się z 30 statków o ogólnym tonażu około 80.000 ton.

W owym okresie bandera polska w Gdańsku coraz większą zdobywa sobie pozycję.

Trzeci i ostatni okres datujący się od roku 1930 zawiera w sobie zmniejszenie ilości wizyt statków polskich w porcie gdańskim na rzecz Gdyni, jak również cechuje go zmiana w polityce dalszego rozwoju marynarki handlowej przez budowanie nowych statków.

Port gdański obsługują następujące polskie linje regularne:

1. Polsko-Brytyjskie Tow.: Gdańsk—Gdynia—Hull i z powrotem, Gdańsk—Gdynia—Londyn i z powrotem. Podróż na statku towarowym tam i z powrotem wraz z 3-dniowym postojem 10 dni. Połączenie raz na tydzień.

2. Żegluga Polska linja „Bałtycka": Gdynia—Gdańsk—Lipowo—Pernawa—Ryga, Gdynia—Gdańsk—Tallinn—Helsinki. Komunikacja co tydzień.

3. Linja Gdynia—Ameryka. Czasowo zawijanie do portu gdańskiego zawieszone.

4. Pasażerska żegluga przybrzeżna: Gdańsk—Sopoty—Gdynia—Hull. Funkcjonuje tylko latem.

Prace Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku w dostatecznym stopniu podkreślają niezbędność i ważność tej placówki Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Gustaw Molenda i Syn
Fabryki Sukna w Bielsku
oprócz 40%
eksportowanych materjałów
sprzedają we własnych składach fabrycznych:
TORUŃ, Szeroka 19.
GDYNIA, Portowa 56.
BYDGOSZCZ, Gdańska 7.
POZNAŃ, Pl. Św. Krzyski 1.
GDAŃSK, Langgasse 37.
KATOWICE, Kochanowskiego 2,
WARSZAWA, Nalewki 29.
BIAŁYSTOK, Sienkiewicza 16.
WILNO, Niemiecka 22.
ŁÓDŹ, Piotrkowska 47.
najprzedniejsze
bielskie materjały.

Port gdański i jego obroty
w roku 1931

W roku ub. we wszelkich działach życia gospodarczego zaznaczyły się skutki ciężkiego kryzysu, który obecnie gospodarka całego świata przeżywa. Odbiło się to przedewszystkiem w zmniejszonej cyfrze obrotów wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw.

Większość portów europejskich, co do których posiadamy już dane za rok ubiegły, wykazuje poważny spadek obrotów. Tak np. w *Szczecinie* suma obrotów towarowych cofnęła się z *4.888.000 ton w 1930 na 3.762.000 ton w 1931* roku czyli że była mniejsza o *24 procent*. W Bremie obroty towarowe były mniejsze o *23,5 proc.* w portach jugosłowiańskich o *26 proc.*, w Rotterdamie przywóz cofnął się o *9,5 proc.*, wywóz o *19 proc.* Co do innych portów nie mamy jeszcze danych definitywnych i dlatego ich tu nie podajemy, w każdym razie wszędzie ruch zmniejszył się mniej lub więcej.

Na tle tego ogólnego zmniejszania się obrotów, zamknięcie cyfrowe ruchu w porcie *gdańskim za rok 1931 należy uważać za naogół pomyślne:* ruch okrętowy przy wejściu i wyjściu zmniejszył się o 159.834 ton czyli o *1,9* proc., obroty towarowe natomiast wzrosły o 112.411 ton czyli o *1,4* proc. w porównaniu z rokiem 1930. Przy dalszem szczegółowem rozpatrywaniu ruchu portowego w Gdańsku zobaczymy, że kryzys odbił się i tutaj również w sposób niekorzystny. W porównaniu jednak z innemi portami Gdańsk w r. ub. *obronną ręką wyszedł z trudności kryzysowych.*

BILANS RUCHU OKRĘTOWEGO ZA ROK 1931

Ruch okrętowy w Gdańsku w 1931 r. przedstawiał się następująco: zawinęło do portu *5.960 okrętów* o pojemności *4.061.733 ton;* — opuściło port *5.971 okrętów* o pojemności *4.064.333 t.* W roku 1930 pojemność okrętów przy wejściu wyniosła *4.143.098 t.* przy wyjściu *4.142.802* t., różnica na niekorzyść roku ubiegłego jest jak widzimy nieznaczna. Tonaż przeciętny okrętów wyniósł *681 t.*, nie różniąc się od cyfry *1930 roku.* W układzie kolejności poszczególnych bander, biorących udział w ruchu portowym w 1931 r. większe zmiany nie zaszły. Bandera niemiecka zajmuje pierwsze miejsce, jednakże odstęp między nią a *banderami Danji i Szwecji* jest znacznie mniejszy, ponieważ w poszczególnych miesiącach bandery te zajmowały pierwsze miejsce. Bandera polska znajduje się na *piątem miejscu*, za Łotwą, *wyprzedzając 22 pozostałe bandery.*

Przy szczegółowem rozpatrywaniu ruchu towarowego natrafimy odrazu na te niepomyślne objawy, o których wspomnieliśmy poprzednio. Aczkolwiek suma obrotów towarowych zwiększyła się o 1,4 proc., nie nastąpiło to przy równomiernym wzroście ruchu tak w kierunku przywozowym, jak i w eksporcie. Podczas gdy eksport w 1931 r. w porównaniu z r. ub. zwiększył się z 7.122,462 t. do 7.576.205 t. a więc o 453743 t. czyli o 6,4 proc., import cofnął się z 1.090.632 t. w 1930 r. na 754.300 t. w 1931 r. tj. o 336.332 t, czyli o 30,8 proc. Ponieważ eksport posiada dużą cyfrową przewagę nad importem, *w sumie ogólnej mamy wzrost.* Zmniejszenie się jednak importu i to tak daleko idące, jest niewątpliwie objawem bardzo niekorzystnym.

IMPORT W CYFRACH

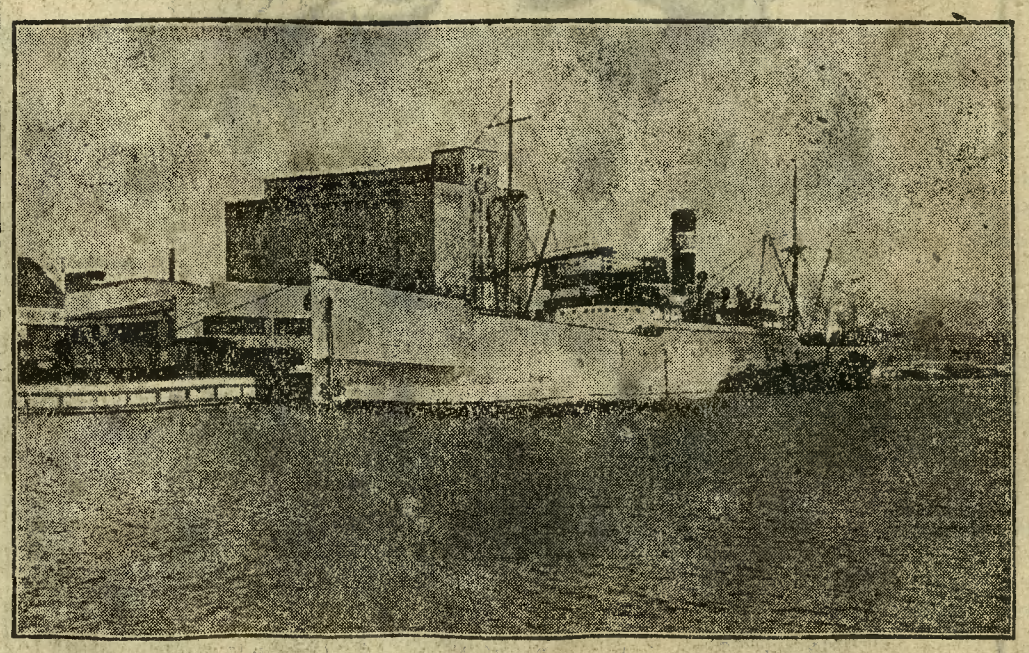
Przechodząc z kolei do rozpatrywania szczegółowego ruchu towarowego w porcie gdańskim, stwierdzamy, że w imporcie pierwsze miejsce tak samo, jak w roku ub. zajmuje grupa *rud i metali z cyfrą 439.783* t. w porównaniu z 586.551 t. w 1930 r. Zmniejszenie nastąpiło wskutek *cofnięcia się produkcji hutniczej w polskim i czechosłowackim okręgach przemysłowych,* zaopatrujących się w surowce przez port gdański. Na drugiem miejscu w imporcie stoją, tak, jak w roku ubiegłym, *nawozy sztuczne i chemikalja,* których przywieziono 122.865 t. w porównaniu z 258.763 t. w roku 1930. Nastąpił więc tutaj spadek importu o przeszło 50 proc. Tłómaczy się to zarówno względami ogólno gospodarczemi, jak i zarządzeniami rządowemi, mającemi na celu ograniczyć przywóz nawozów sztucznych do Polski w związku z rozwijającą się produkcją własną. Trzecie miejsce w przywozie zajmują artykuły *spożywcze i kolonjalne,* których przywieziono 103.803 t. w porównaniu ze 130.768 t. w roku 1930. Pozatem w imporcie wymienić jeszcze należy węgiel i inne materjały palne z cyfrą 49.871 t., papier 8.253 t., materjały i surowce włókiennicze 9.559 t. i szereg innych

WZROST EKSPORTU

W eksporcie wzorem lat ubiegłych na pierwszym miejscu jest węgiel, który wykazał pozatem duży wzrost a mianowicie z *5.409.060 na 5.910.862* t. Węgiel był przez Gdańsk eksportowany do 17 rozmaitych państw z Danją, Szwecją, Francją i Włochami na czele. Dalej w eksporcie kroczy *drzewo,* którego wywieziono 977.346 t. w porównaniu z 824.301 t. w roku poprzednim. Pierwsze miesiące 1931 r. przyniosły znaczną poprawę eksportu drzewa przez Gdańsk, do czego przyczyniło się zamknięcie rynku niemieckiego. Wkońcu r. wskutek załamania się funta eksport ten zaczął się zmniejszać. Na trzeciem miejscu w wywozie stoją *artykuły spożywcze* z cyfrą 504.257 t. w porównaniu z 731.954 t. w 1930 r. Dalej w eksporcie wymienić należy nawozy sztuczne i chemikalja — 85.590 t., metale i wyroby metalowe — 62.159 t., materjały budowlane — 22.393 t., papier — 12.941 t. oraz szereg innych

PRZEWIDYWANIA I WNIOSKI

Krótki powyższy przegląd ruchu portowego w Gdańsku pozwala stwierdzić, że w 1931 roku zaszły różne zmiany i przesunięcia wewnątrz ruchu towarowego, nie miały one jednak *decydującego wpływu na ogólne zamknięcie bilansu za rok 1931.* Komplikująca się coraz bardziej sytuacja gospodarcza wywrze niewątpliwie w roku bieżącym swoje piętno także na gdańskim ruchu portowym, należy jednak przypuszczać, że *pomyślnie rozwijająca się współpraca między portem gdańskim a jego zapleczem gospodarczem* pozwoli temu portowi przezwyciężyć obecny wszechświatowy kryzys ekonomiczny.



Statek fiński, „Bore IX", który przybył ostatnio do Gdyni z Ameryki Południowej z ładunkiem nasion oleistych, przed okazałym i stylowym gmachem Gdyńskiej Olejarni.

Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń w Toruniu

Gdy Traktat Wersalski zdecydował o wcieleniu Pomorza w skład ziem Rzeczypospolitej Polskiej i tworzyć się poczęła własna administracja, powstało między innemi zagadnienie, **jak rozstrzygnąć kwestję dalszego kontynuowania działalności ubezpieczeniowej**, istniejącego na Pomorzu od roku 1785 prawno-publicznego Zakładu p. n. „Westpreussische Provinzial Feuersocietät" mającego swoją siedzibę w Gdańsku.

Ponieważ przeważna część ubezpieczonych znalazła się na terenie przypadłym Polsce, a centrala, jak wspomnieliśmy, znajdowała się w Gdańsku, miarodajne czynniki państwowe dążyły do przeprowadzenia jaknajszybszego rozrachunku mienia Westpr. Prov. Feuersocietät, mając na uwadze, by fundusze stworzone z biegiem lat przez ubezpieczających się bez dłuższej przerwy nadal służyły właściwym swoim celom. Niestety dobra wola Polski spotkała się ze zdecydowanym oporem „strony przeciwnej", która dla utrudnienia wszczęcia pertraktacji zmieniła charakter Instytucji na prywatne Towarzystwo Akcyjne „Die Danzig" z siedzibą w Gdańsku. Liczyła ona przedewszystkiem na uzyskanie od władz polskich prawa działania dla niemieckich Zakładów Ubezpieczeniowych na Pomorzu, a w liczbie ich i na rozwinięcie „Die Danzig", która zasobna w archiwum i aparat techniczny uniemożliwiłaby rozwinięcie jakiejkolwiekbądź konkurencji ze strony polskiej.

Organizacja stowarzyszenia

Ponieważ taki stan rzeczy nie rokował nadziei nietylko zwrotu funduszów, ale nawet i aktów Westpr. Ministerstwo b. dzielnicy pruskiej powołało do życia z dniem 1. VI. 1921 roku **Zakład publiczno-prawny z siedzibą w Toruniu pod nazwą „Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń od Ognia"**, działające na podstawie ustawy pruskiej z dnia 25. 7. 1910 r. o publicznych Zakładach Ubezpieczeń od Ognia. **Służenie dobru publicznemu jest wyłącznym celem Stowarzyszenia.** Naczelny i bezpośredny zarząd nad Instytucją sprawuje Dyrektor Generalny, z którym współdziała Rada Zarządzająca, składająca się z 7-min członków, wybieranych przez Pomorski Wydział Krajowy z grona ubezpieczonych w Instytucji. Nadzór nad jej sprawami wykonuje Starosta Krajowy Pomorski oraz Ministerstwo Skarbu.

Bez funduszów, za pożyczone od Pomorskiego Związku Krajowego dwa miljony marek, rozpoczyna Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń swe czynności, organizując personel biurowy i akwizytorski. Silnie rozwinięta konkurencja ze strony prywatnych Zakładów ubezpieczeniowych, działających na Pomorzu już od roku i zaczynająca się dewaluacja pieniądza ujemnie wpływająca na celowość umów ubezpieczeniowych utrudnia rozwój instytucji.

W PIERWSZYM OKRESIE ROZWOJU.

Pomimo tak niepomyślnych warunków P. S. U. przetrwało szczęśliwie krytyczny okres czasu i z rokiem 1924, po przeprowadzeniu stałej waluty, **wchodzi we właściwy okres rozwoju**, który najlepiej ilustrują poniższe cyfry:

Rok	Składek zainkasowano w latach:	Wypłacono odszkodowań:
1924	642.480.— zł.	373.689.73 zł.
1925	1.321.099.33 „	1.465.585.51 „
1926	1.552.043.10 „	1.019.380.54 „
1927	1.940.550.11 „	1.326.570.31 „
1928	2.637.173.67 „	1.322.057.61 „
1929	2.981.870.67 „	3.594.595.66 „
1930	3.105.175.67 „	4.210.067.03 „
1931	3.113.710.69 „	2.264.519.79 „

Przepisy statutu nakładają Stowarzyszeniu jaknajwydatniejsze rozwijanie akcji przeciwpożarowej w pierwszym rzędzie przez popieranie Straży Ogniowych, co spełnia Stowarzyszenie, przyznając na ten cel:

W roku 1924	3.515.— zł
„ „ 1925	22.380.— „
„ „ 1926	26.833.— „
„ „ 1927	49.044.— „
„ „ 1928	71.676.— „
„ „ 1929	64.629.69 „
„ „ 1930	77.639.70 „
„ „ 1931	27.880.01 „

DZIAŁ UBEZPIECZEŃ OD GRADOBICIA.

Poza działaniem ubezpieczeń od ognia na żądanie ubezpieczających został uruchomiony w roku 1927 **dział ubezpieczeń od gradobicia** na zasadach opłaty stałej składki. Dział ten stale się rozwija, a wyniki jego operacyj okazały się następujące:

Wypłacono szkód w r.	1929 . .	107.269.50 zł,
„ „ „ „	1930 . .	43 237.13 „
„ „ „ „	1931 . .	11.688.12 „

W roku 1929 wydano polis	466	na sumę ubezp.	7.618.324.— zł.	zebr. składek 131.951.91 zł.
„ „ 1930 „	385	„ „	6.949.252.— „	„ „ 166.010.41 „
„ „ 1931 „	80	„ „	1.942.666.— „	„ „ 38.660.11 „

Stowarzyszenie posiada **dwa własne domy, w Toruniu przy ul. Żeglarskiej 22**, gdzie mieszczą się biura Dyrekcji i w Tczewie, **Rynek 7**, gdzie mieści się reprezentacja, pozatem dla północnej części Pomorza utworzona została z rokiem 1928 **Reprezentacja w Gdyni.**

Jak z powyższego krótkiego zarysu wynika, **zdecydowany krok władz naszych stworzył własnemi siłami silną już dzisiaj placówkę ubezpieczeniową, cieszącą się coraz większem zaufaniem społeczeństwa pomorskiego.**

WALKA Z PODPALENIAMI.

Podkreślić tu wypada inicjatywę generalnego dyrektora Pom. Stow. Ubezpieczeń p. Chwastka w sprawie zorganizowania akcji, zmierzającej do zdecydowanej walki z plagą zbrodniczych podpaleń, których ilość, wzmagająca się na terenie naszego województwa w latach ubiegłych w zastraszający sposób, skłoniła zainteresowane czynniki do szukania środków zaradczych.

Wyrazem konieczności rozpoczęcia energicznej walki z tą przestępczością było zebranie przedstawicieli zainteresowanych czynników, zwołane z inicjatywy p. dyr. **Chwastka** w dniu 23. 10. ub. roku w Urzędzie Wojew., na którem postanowiono zorganizować za pomocą specjalnych lotnych brygad śledczych intensywną i skoordynowaną walkę z plagą zbrodniczych podpaleń. Akcja ta dała, jak to wynika z przytoczonych poniżej cyfr, nieoczekiwane poprostu wyniki.

Podczas gdy w miesiącu styczniu 1930 roku Pom. Stow. Ubezpieczeń miało szkód ustalonych na sumę 350.087,76 zł., a w roku 1931 na sumę 118.048,25 zł., to cyfra ta spadła w styczniu roku bież. do 35.000 zł.

Dom Spedycyjny „Rawa"
(właśc. Wła dysław Szmańda Bydgoszcz Śniadeckich 37).

Do jednego z najstarszych przedsiębiorstw ekspedycyjnych w Bydgoszczy zalicza się firmę spedycyjną „RAWA". Istnieje bowiem od roku 1895. W roku 1923 nabył ją z rąk niemieckich obecny właściciel Władysław Szmańda. Przez wytężoną i rzetelną pracę oraz umiejętne kierownictwo zdołał postawić p. Szmańda swe przedsiębiorstwo mimo trudnych warunków gospodarczych na poziomie swego zadania. Pomny roli spedytora w życiu gospodarczem p. Szmańda postarał się dla swej firmy o koncesję celną, urządził składnice dla towarów i mebli według najnowszych wymagań w swych obszernych magazynach, nawiązał szerokie stosunki z pokrewnemi firmami spedycyjnemi tak w kraju jak i zagranicą. — Firma zatrudnia stale zajętych kilkudziesięciu pracowników umysłowych i fizycznych i utrzymuje większy własny tabor. Dzięki swej sprawności firma „RAWA" zyskała sobie cały zastęp handlu i przemysłu w poczet swych klijentów i stała się bardzo poważną placówką w pośrednictwie transportów towarowych i meblowych w kraju i zagranicą. Szczególnie należy podnieść, że firma ta specjalizuje się zwłaszcza w dostawie drobnicowych przesyłek dla kupiectwa w zbiorowych transportach. Nietylko w zakresie importu, ale i eksportu zajęła firma niepoślednie miejsce wśród największych firm spedycyjnych w Polsce.

Pierwsza w Polsce wytwórnia smalcu „Standard" w Toruniu

Zdolność przetwórcza fabryki wynosi 40 ton na dobę

W związku ze znaczną, stale wzrastającą konsumcją smalcu powstała konieczność stworzenia i wyhodowania produkcji smalcu w Polsce, któraby z drugiej strony przyczynić się mogła do zmniejszenia, stopniowo nawet do zupełnego zahamowania importu smalcu zagranicznego, który wynosił rocznie około 17.000 ton.

Wyrazem dążeń w tym kierunku było powstanie Wytwórni Smalcu „Standard" w Toruniu, która założoną została w lipcu 1930 r.

Fabryka „Standard" jest pierwszą wytwórnią smalcu w Polsce, która wyrabia smalec standaryzowany, tak co do gatunku jak i opakowania. Najnowsze urządzenia fabryki, odpowiadające ostatnim wymogom techniki umożliwiają wyrób smalcu czystego wolnego od wody i kwasów, oraz wszelkich zanieczyszczeń, posiadającego zatem wielką zdolność konserwowania. Zdolność przeróbcza fabryki, mieszczącej się w Toruniu przy ul. Grudziądzkiej 124/26, **wynosi ca 40 ton na dobę.**

Fabrykacja w kraju czystego smalcu wieprzowego standaryzowanego przyczyniła się w znacznym stopniu do prawie już całkowitego zahamowania importu zagranicznego. — Z drugiej strony spowoduje zapewne wzrost konsumcji smalcu, gdyż towar standaryzowany niewątpliwie wyprze całkowicie konsumcję wszelkich tłuszczów sztucznych i margaryn, które właśnie dzięki standaryzacji zdołały przyjąć się na rynku.

W ostatnim czasie Toruńska Wytwórnia Smalcu „Standard" przeszła również do rafinowania tłuszczy roślinnych. Zaznaczyć tu wypada, że rok bieżący stanowi przełom w w dziedzinie konsumcji oleju rafinowanego. Dotychczas konsumcja oleju rafinowanego wynosząca 12—15.000 ton zaspakajana była wyłącznie przez przywóz oleju „soya", utarło się bowiem mniemanie, że krajowy olej rzepakowy nie stanowi dla rolnictwa rozwiązania niezwykle ważnego problemu odnośnie uprawy rzepaku. Jak wiadomo corocznie bywa rzepak eksportowanym, w roku bież. sytuacja była dla rolników wręcz katastrofalna. Ceny surowców zagranicznych były tak niskie, że eksport byłby zgoła nierentowny. Ceny rzepaku **wahały się na poziomie 22—24.— za 100 kg. i to bez nabywców.** Dzięki temu, że fabryka „Standard" przystąpiła do zorganizowania **sprzedaży oleju rzepakowego, rafinowanego na wielką skalę można było uskutecznić również odpowiednio duże zakupy. Zapotrzebowanie to przyczyniło się do wzrostu cen rzepaku do 38. a obecnie do 40.— zł. za 100 kg. Utrzymanie wysokich cen na rzepak leży w granicach naszej polityki handlowej, i ma przyczynić się do znacznego rozszerzenia uprawy rzepaku, a co za tem idzie do zahamowania importu olejów.**

Należy jeszcze zaznaczyć, że olej rzepakowy rafinowany **przewyższa znacznie pod względem gatunku i wydajności dotychczas jedynie konsumowany olej „soya".** Stwierdzają to wyraźnie giełdy zagraniczne, notujące olej rzepakowy o 70 — 80 procent wyżej.

Z chwilą ukazania się oleju rzepakowego na rynku odstąpili miejscowi konsumenci w zupełności od konsumcji „soya", oczywiście w ramach możliwości, gdyż olej rzepakowy narazie jeszcze nie pokrywa zapotrzebowania.

Jak z powyższego wynika „Standard" spełnia bardzo doniosłe zadania, leżące w interesie gospodarczym Państwa.

Wiesz MAMUSIU!

odkąd dajesz mi tego Skotta, jestem najsilniejszy w klasie.

Emulsja Scotta

znakomita odżywka witaminowa dla dzieci.

Wzmacnia i rozwija organizm dziecka i chroni go przed krzywicą (angielską chorobą) i chorobami zakaźnemi, jak koklusz, dyfteryt, szkarlatyna, grypa i t. p.

Lecz żądajcie tylko oryginalnej Emulsji Scotta, naśladownictwa bowiem są małowartościowe.

150

lat istnienia jest **najlepszym dowodem** niezrównanej **dobroci** naszych

bielskich materjałów

Nagrodzone na P. W. K.

Do nabycia w wszystkich większych miastach w własnych składach fabr.

Gustaw Molenda i Syn

Fabryki sukna w Bielsku

Przy braku apetytu, zepsutym żołądku, upośledzonem trawieniu, obstrukcji, zaburzeniach przemiany materji, pokrzywce i swędzeniu, naturalna woda gorzka **„Franciszka-Józefa"** usuwa z organizmu substancje gnilne zatruwające organizm. Żądać w aptekach i drogerjach.

Czuwajmy!

Wróg u granic...

Wymówną ilustracją do ostatniego przemówienia posła Tebinki w Sejmie, który wskazał na konieczność tworzenia wału piersi polskich na zachodnich rubieżach Polski, są rewelacyjne doniesienia, jakie w ostatnim numerze zamieszcza I. K. C. Stojąc na straży tych ziem zachodnich, narażonych na ustawiczne ataki naszego sąsiada zachodniego, uważamy za wskazane zaznajomić ludność pomorską bliżej z niebezpieczeństwem, jakiem grozi ożywiona akcja Niemców z za kordonu na terenie Polski. Doniesienia I. K. C. dotyczą skandalicznych stosunków na pograniczu polskiem w powiecie Chodzieskim. Chodzież jednak nie jest wypadkiem odosobnionym, lecz cząstką tylko systematycznej agitacji wywrotowej uprawianej przez Niemcy w całym polskim pasie pogranicznym.

Korespondent I. K. C. donosi: Powiat chodzieski zalewany jest przez Niemców, którzy setkami przechodzą granice za przepustkami granicznemi, tak, iż niema nad nimi żadnej kontroli. Sami Niemcy polscy zaś w ostatnim czasie tak dalece rozzuchwalili się pod wpływem agitacji antypolskiej, iż z przekonaniami swemi bynajmniej się nie ukrywają głosząc głośno rychły powrót ziem polskich do Niemiec. Agitatorzy niemieccy posuwają się tak dalece, iż odważają się nawet w wioskach w Polsce werbować członków do szeregów hitlerowskich. Młodzi Niemcy z Polski po stronie niemieckiej potajemnie odbywają ćwiczenia wojskowe. Ludność podżegają, aby nie płaciła podatków.

Całą tą akcją agitacyjną na pograniczu polskiem kieruje nadprezydent niemieckiej prowincji pogranicznej Marchji granicznej poznańsko-zachodnio-pruskiej, Fritz von Bülow, ostatni pruski prezydent regencji w Bydgoszczy, który po wypędzeniu Niemców z Poznańskiego i Pomorza schronił się do Piły, gdzie został nadprezydentem nowo utworzonej prowincji. Głównem zadaniem tego pana, pozbawionego wszelkich skrupułów etycznych i moralnych, jest utrzymywanie kontaktu i kierowanie mniejszością niemiecką w Polsce. Aby ułatwić to zadanie Bülowowi mianował g o rząd niemiecki komisarzem zdawczo odbiorczym z Polską, z którego to tytułu otrzymał paszport dyplomatyczny. Z paszportu tego von Bülow korzysta bardzo często, lecz bynajmniej nie w celach służbowych, a jedynie, aby komunikować się z przywódcami mniejszości w Polsce i odbywać z nimi poufne narady i knowania przeciwko Polsce. Von Bülow ma licznych pomocników po obu stronach kordonu, którzy buntują ludność pogranicza polskiego przeciwko Polsce. Skandaliczne są wizyty, jakie nadprezyd. pruskiej prowincji składa przywódcy mniejszości niemieckiej w pow. chodzieskim, właścicielowi majątku ziemskiego b. landratowi pruskiemu Klitzingowi. Skandalicznym był zwłaszcza zjazd, jak się odbył u b. landrata z okazji jego urodzin, na którym urzędnicy niemieccy z za kordonu zjawili się w charakterze oficjalnym. Podczas uroczystego przyjęcia von Bülow dziękował Klitzingowi w imieniu Rządu Rzeszy za pracę dla dobra niemczyzny w Polsce i życzył mu, aby doczekał się niedługo chwili, gdy wojska niemieckie zatkną na jego pałacu flagę niemiecką.

Za pośrednictwem Bülowa również płyną do Polski miljonowe fundusze na podtrzymanie niemczyzny w Polsce.

O zalewie powiatów pogranicznych przez Niemców z za kordonu świadczą również takie drobne szczegóły, jak ten, iż do powiatu chodzieskiego przyjeżdżają nawet lekarze niemieccy z Piły i wykonują swą praktykę, że niemcy polscy sprowadzają z za kordonu rzemieślników niemieckich, aby nawet pod względem ekonomicznym szkodzić Polsce.

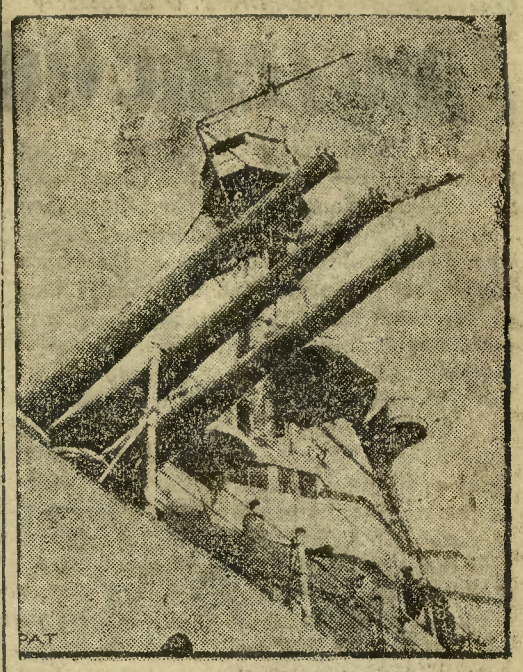
Są to stosunki istotnie niebywałe, których rząd polski nie może dłużej tolerować. Nadużywaniu paszportu dyplomatycznego i stanowiska urzędowego do roboty antypolskiej musi być położony kres.

„GDAŃSK POLSKĄ ZAWŻDY STAŁ, BEZ POLSKI OBEJŚĆ SIĘ NIE MÓGŁ I NIE MOŻE"

WOJEWODA JAN SIERAKOWSKI

(Słowa wypowiedziane w drugiej połowie 16 wieku na ratuszu gdańskim).

Groźny strażnik



Ilustracja nasza przedstawia widok jednego z masztów i trzech dalekonośnych dział na amerykańskim okręcie wojennym „USS Chicago"

„Żegluga Wielkopolska"

na Warcie i jej dopływach

Sp. z. o. o. w Poznaniu na straży naszych rzek polskich

W rydwanie szeregu firm polskich broniących mężnie granic naszych przed zalewem niemieckim, przoduje „Żegluga Wielkopolska na rzece Warcie i jej dopływach", zrzeszająca u siebie polskich szkuciarzy. Oni to, ci pionierzy naszej żeglugi śródlądowej, widząc coraz większą ekspansję na rzeki nasze niemieckich szkuciarzy, zrozumieli głoszone hasła „w jedności siła" i dziś zorganizowani w spółdzielnię p. n. „Żegluga Wielkopolska na rzece Warcie i jej dopływach", zwalczają mężnie zakusy niemieckie na ziemie nasze i rzeki, doprowadzając żeglugę polską do dawnej jej świetności. Trzeba sobie uprzytomnić, że broniąc naszego morza, w pierwszym rzędzie winniśmy uzdrowić stosunki w żegludze śródlądowej na naszych głównych arterjach rzecznych, łączących nas z naszym portem morskim. Ta komunikacja śródlądowa to kwestja zapewnienia taniego przewozu dla naszego przemysłu i handlu, to zadokumentowanie przed światem naszej potężnej drogi wodnej.

Organizowanie tej tak ważnej placówki na terenie poznańskim napotkało swego czasu na bardzo wielkie trudności, gdyż wszelkie interesy transportowe skupiały się w rękach niemieckich firm żeglugowych, które widząc sprawny rozwój pierwszej polskiej spółdzielni żeglugowej, starały się wszelkiemi siłami i brudną konkurencją zniszczyć ją.

Celem spółdzielni „Żegluga Wielkopolska" jest podniesienie dobrobytu członków przez zjednoczenie właścicieli statków rzecznych, usprawnienie żeglugi, oraz zawieranie umów zbiorowych na przewóz wszelkiego rodzaju towarów. Pozatem spółdzielnia ma na celu uskutecznianie przewozu ładunków i transportów na rzece Warcie, jej dopływach i Wiśle, oraz wzajemne popieranie się członków we wszystkich sprawach, a przedewszystkiem w kierunku uzyskania kredytów na zakup szkut i statków.

„Żegluga Wielkopolska" przewozi własnemi szkutami towary różnego rodzaju, jak zboże, cukier, węgiel, drzewo i inne, ze wszystkich miejsc położonych nad rzeką Wartą i Notecią do portów morskich, czy też tranzytem przez Niemcy, na eksport do krajów zagranicznych.

Statystyka załadunkowa towarów na eksport tej spółdzielni przedstawia się w stosunku do lat ubiegłych następująco:

w roku 1928 przewieziono 30.256.299 kg zboża, cukru, węgla i mączki oraz 7909 cbm drzewa, przyczem użyto 160 berlinek;

w roku 1929 przewóz wzrósł do 62.184.148 kg zboża i cukru i użyto 403 berlinki;

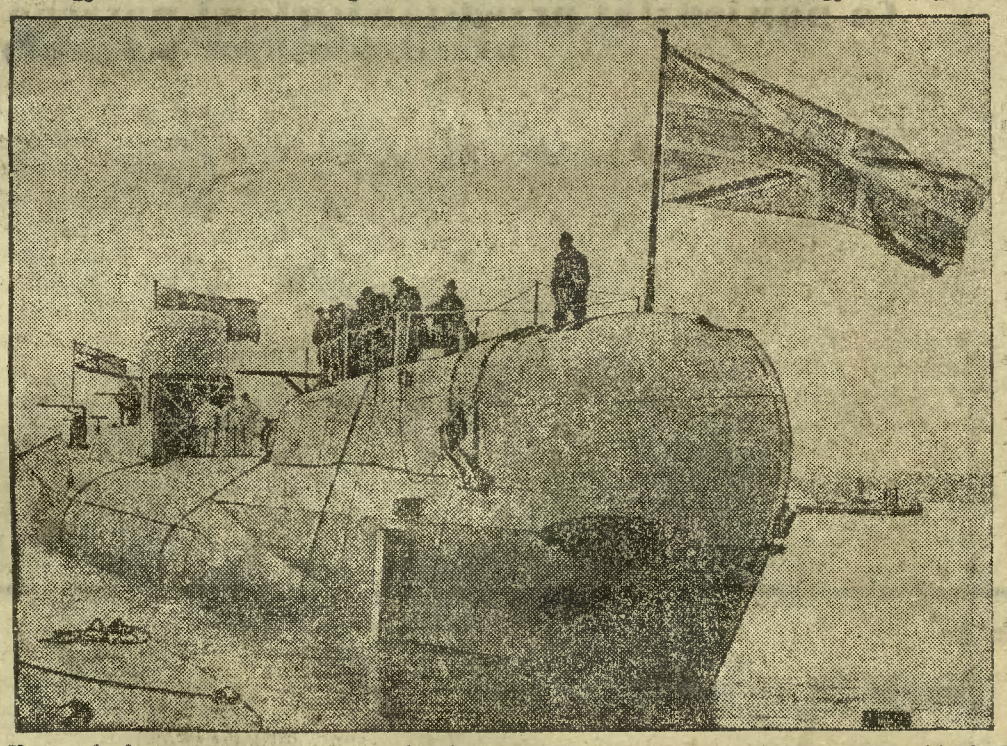
w roku 1930 przewóz wynosił 90.392.500 kg zboża, cukru, węgla i mączki, przyczem zatrudniono 394 berlinki;

a w roku 1931, w którym kryzys gospodarczy znacznie się zaostrzył, przewieziono 41.000 kg zboża i mączki oraz cukru, do czego użyto 161 szkut.

Zestawienie powyższe świadczy najlepiej o rozwoju tej młodej spółdzielni. Zarząd spółdzielni spoczywa w rękach wybitnych fachowców pp. Stanisława Matowskiego i Konrada Witta. W Radzie Nadzorczej zasiadają właściciele szkut w osobach pp. Stefana Wagnera, Pawła Zakrockiego, Antoniego Rudnickiego, Władysława Czary i Józefa Lisińskiego. „Żegluga Wielkopolska" liczy dziś 65 członków i tyleż szkut, gdyż każdy członek jest właścicielem szkuty. Pozatem posiada własny holownik.

Kupno holownika, który nabyto z własnych funduszów członków, było rzeczą nieodzowną, gdyż dotychczas — z braku polskich holowników — szkuciarze nasi byli zmuszeni posługiwać się holownikami niemieckiemi, które, nie mając żadnej konkurencji, ściągały od członków Spółdzielni bardzo wysokie stawki za holowanie szkut. Pozatem przez zakupno holownika „Żegluga Wielkopolska" ma prawo korzystania ze specjalnych ulg taryfowych.

Angielska łódź podwodna najnowszego typu



Koszty budowy powyższej łodzi podwodnej, która niedawno opuściła stocznię w Chatham wynosiły 6 miljonów zł.

Dobra i zła oszczędność

Walka o pieniądz i pończocha

Ciężki kryzys, który przeżywamy obecnie wraz z całą Europą sprawia, że myśli nasze krążą nieustannie dokoła zagadnień: jak przetrwać chude lata? Jak ocalić resztki dawniejszego dostatku? Jakiem umiejętnem pociągnięciem wypłynąć na szersze wody tak upragnionego dobrobytu?

Zazwyczaj spotykamy dwa sprzeczne ze sobą programy działania, dwa wręcz odmienne kryzysowe światopoglądy, dwie zasadniczo różne gospodarcze ideologje:

Hasłem jednej jest: pończocha, hasłem drugiej — wyścig pieniądza.

Wyznawcy pończochy są to przeważnie trwożni i zgorzkniali pesymiści, którzy pragną oszczędzać najbardziej mikroskopijne nawet grosiki na czarną godzinę, bo to „panie tego, nikt nie wie co może przyjść i może przyjść jeszcze gorzej!" A nuż wybuchnie wojna. A nuż zwali się nam na głowę bolszewizm? (Przedewszystkiem zagrabiłby wszystkie oszczędności!) A nuż to, a nuż tamto!

„PONCZOSZNICY" NIE MAJĄ RACJI

Więc oszczędzają. Najlepszą skrytka jest pończocha, siennik, tajemnicza szkatułka, przepaściste głębiny skrzyni, stary porfel figlarnie ukryty w szafie między warstwami bielizny...

Inni przeciwnie. Chwytają w lot świetne nieraz konjunktury, doskonale kryzysowe okazje, korzystny spadek cen, wyznają zasadę, że pieniądz, który jest okrągły musi się toczyć i zamiast go chować i oszczędzać, puszczają w obieg, na start do wielkiego wyścigu pracy. Zasada ta niewątpliwie jest słuszna.

Wypaczona, chorobliwa oszczędność nie tylko przeradza się w nieproduktywne skąpstwo, przynoszące szkodę jednostkom, lecz utrudnia walkę z kryzysem, hamuje rozpęd twórczej i śmiałej energji ku przezwyciężeniu zastoju. Klin klinem zwalczyć trzeba „chwytając djabła za rogi!" Zastój na rynku obrotów pieniężnych jest najlepszą pożywką dla kryzysu. Powiększa bezrobocie. Utrudnia sytuację kredytową, walutową i bankową. Nie pomoże biadanie, że wóz gospodarstwa powszechnego ugrzązł w błocie. Trzeba wóz z błota wyciągnąć. Wyciągnąć — to ruszyć z miejsca.

PIENIĄDZ NIE MOŻE MARNOWAĆ SIĘ W UKRYCIU.

Wszelkie obroty pieniężne — to obroty koła, wydobywające wóz z bagna kryzysowego zastoju. Pieniądz nie może marnieć w bezwładzie, lecz musi pracować, mnożyć się, rość, potężnieć i wydawać błogosławione owoce.

W dzisiejszej epoce wartość najrealniejszą ma ruchomość, czy towar, który za t. zw. „psie pieniądze" można dziś nabyć bez trudności. Gotówka choćby najtroskliwiej na dnie pończochy przechowywana jest niebezpieczną i niepewną wartością w okresie kataklizmu nawet.... parytetu złota.

Świat należy do śmiałych. Trzeba iść naprzód z wiarą w lepszą przyszłość i w jasne jutro, i odbudowywać zbombardowane przez wojnę gmachy dobytku energją rozumnych pociągnięć ekonomicznych, a nie chować się trwożnie w mroczne zakamarki, zamieszkałe przez drżących strachajłów — wyznawców pończochy.

Jerzy Tyszkiewicz
Prezes Zw. Wł. i Kup. Drzew. w Bydgoszczy

Znaczenie Gdyni w eksporcie drzewnym

Związek właścicieli tartaków i kupców drzewnych, jako najstarsza instytucja branży drzewnej Ziem Zachodnich, odegrał wybitną rolę w organizacji Komitetu Eksportowego materjałów tartych. W jego łonie rozpoczęła się praca nad organizacją eksportu, oraz nad krystalizującym się projektem Komitetu Eksportowego. Praca ta wyraziła się zarówno w szeregu zebrań Związku w tej sprawie, jak i we współpracy z Radą Naczelną Związków Drzewnych w Polsce na gruncie warszawskim. Chodziło o to, aby urzeczywistnić ideę stworzenia Komitetu Eksportowego dla eksportu drzewa. Rezultatem tej pracy było utworzenie **bydgoskiej sekcji eksportowej** materjałów tartych z drzew iglastych.

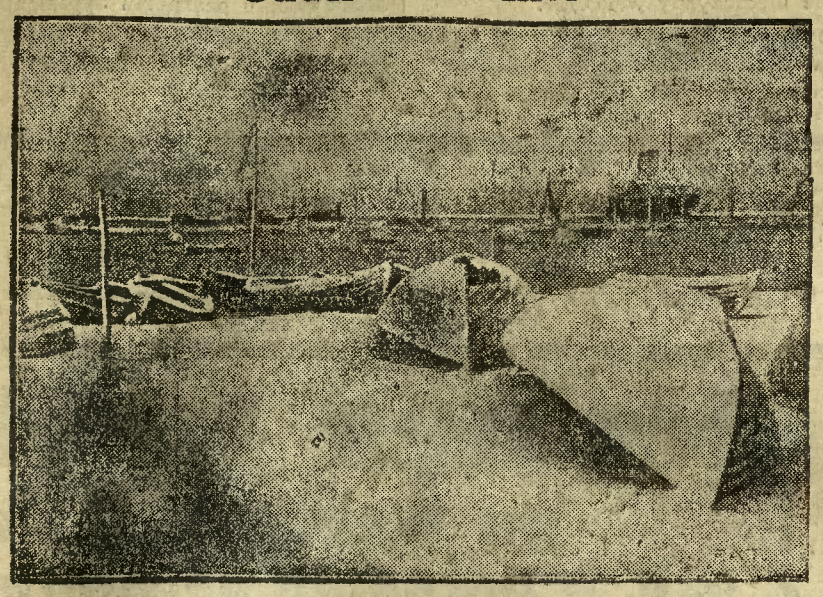
Jednym z obecnych celów Związku i powstałej przy nim bydgoskiej sekcji komitetu eksportowego jest nawiązanie bezpośrednich stosunków handlowych naszych producentów i kupców z zagranicznymi importerami i zorganizowanie bezpośredniego eksportu.

Nieodzownym warunkiem przy eksporcie drzewa jest taniość przewozu, wygodne i tanie warunki składania w porcie drzewa przeznaczonego do wywozu morzem, wygodne i tanie warunki ekspedycyjne, jak niemniej ważny moment o charakterze prestiżowym. Towar polski, wyprodukowany przez nasz przemysł drzewny, powinien w przeważnej swej większości być zaprezentowany importerom zagranicznym **w porcie czysto polskim**, gdyż tylko w ten sposób i przez kontrolę Komitetu Eksportowego wyrobimy dla naszego drzewa tę markę, na którą zasługuje, a która często mu jest odmawiana na rynkach zagranicznych, przez rozmaite czynniki konkurencyjne.

Gdynia jest naszą bazą wypadową, skąd nasz eksport idzie na ciężką walkę zdobywania zagranicznych rynków, a raczej na **zaciekłą obronę tych rynków, które czynniki zagraniczne chcą nam wydrzeć lub zamknąć.** Walka, którą prowadzimy jest walką o byt — a dlatego, że jest ona taką, wierzymy niezłomnie w zwycięstwo, gdyż tylko w zwycięstwie na rynku zagranicznym możemy zapewnić sobie pozycję należytą.

Zamknięcie granicy niemieckiej, choć przyniosło ciężki cios materjalny całemu przemysłowi drzewnemu, zwłaszcza kresów zachodnich, miało i poważne rezultaty. Primo, **wyzwoliło przemysł drzewny Wielkopolski i Pomorza od zależności od rynku niemieckiego,** secundo — zmusiło nasz przemysł do samodzielnego szukania nowych rynków zbytu. Radosnym objawem dla całego przemysłu drzewnego były zwołane przez Ministerstwo Rolnictwa, a ostatnio przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu (w dniu 15 grudnia 1931 r.) konferencje poświęcone sprawom przemysłu drzewnego. Ta ostatnia szczególnie skrystalizowała nasze cele i zadania, a także położyła podwaliny do **współpracy przemysłu drzewnego z lasami państwowemi.** Jeżeli cele wytknięte przez wspomniane konferencje będą choć w części zrealizowane (przy nieodzownem poparciu czynników miarodajnych), to będziemy mogli śmiało powiedzieć, żeśmy **zrobili wielki krok naprzód** i że idziemy drogą, która zaprowadzi nasz przemysł do zdobycia takiego stanowiska na rynkach zagranicznych, jakie mu się słusznie należy.

Gdynia w zimie



Niezwykle malowniczo przedstawia się Gdynia nietylko w lecie, ale także i w zimie. Charakterystyczny a piękny widok zimowy przedstawia w szczególności port rybacki z licznemi łodziami wyrzuconemi na brzeg, pokryty śniegiem.

Gustaw Molenda i Syn
Fabryka sukna w Bielsku

Zakłady firmy wyrabiają męskie materjały wełniane o bardzo dobrej jakości, nie ustępujące w niczem najlepszym materjałom angielskim.

Prócz produkcji własnych cywilnych materjałów zakłady przyjmują również zamówienia na: prawie wełny, farbowanie wełny i przędzy, wykończanie różnych wełnianych towarów firm obcych, przyczem powierzoną pracę oddziały wykonują ku zupełnemu zadowoleniu licznej klijenteli. Z warsztatów tych korzystają nietylko firmy miejscowe, lecz również fabrykanci łódzcy, zgierscy i tomaszowscy, a z pralni wełny nawet domy zagraniczne.

Pragnąc wejść w kontakt bezpośredni z konsumentami i umożliwić publiczności nabycie wyrobów własnej fabryki, bez ryzyka co do jakości i pochodzenia, firma utworzyła w większych miastach Rzeczypospolitej 10 własnych składów sprzedaży detalicznej (wyszczególnionych w ogłoszeniu). W miastach, w których publiczność nie może nabyć naszych towarów wprost ze składu, a których nasi wojażerowie z kolekcją nie odwiedzili, prosimy o zażądanie oferty z najbliższego naszego oddziału.

Cały Toruń 1077
spieszy dziś wieczór do
Esplanady
triumfuje znakomita rewja Alexis Merveilla Nelly Urbańska w najnowszych kreacjach tanecznych

Gdynia -- przyszłym polskim portem bawełnianym

Co powiedział przedstawicielowi naszego pisma prezes kartelu przędzalników p. Lachert

Donosiliśmy już o konferencji w sprawie importu bawełny przez port gdyński, która dn. 11 bm. odbyła się w Gdyni, w Urzędzie Morskim. Po zakończeniu konferencji goście zwiedzili port, w szczególności magazyny długoterminowe, poczem na pokładzie statku „Łódź" podejmowani byli śniadaniem.

Podczas pobytu gości na statku, reprezentant naszego pisma miał sposobność rozmawiać z prezesem kartelu przędzalników z Łodzi, p. Lachertem, który wyraził w imieniu wszystkich przybyłych przedstawicieli przemysłu łódzkiego opisuję, że port gdyński ma wszelkie dane po temu, aby w niedługiej przyszłości stać się wielkim polskim portem bawełnianym.

Jednym z decydujących czynników w tym względzie będzie preferencja celna, udzielona ustawowo portom polskim, która wejdzie w życie z dn. 1 stycznia przyszłego roku. Wówczas jedynie import przez Gdynię wzgl. Gdańsk będzie korzystał z przywileju celnego, gdy import drogą lądową za pośrednictwem portów obcych opłacać będzie cło w wysokości 6 zł. od 100 kg., a od r. 1934 — nawet 12 zł. od 100 kg. Chodzi więc tylko o to, aby w ciągu bieżącego roku przysposobić odpowiednio cały aparat handlowy i techniczny do przywozu bawełny na większą skalę.

Korzystną dla Gdyni okolicznością, wedle opinji p. Lacherta, jest tendencja eksporterów amerykańskich do wejścia w bezpośrednie stosunki z odbiorcami z pominięciem obcego pośrednictwa. W ten sposób skierowanie transportów bawełny, przeznaczonej dla przemysłu łódzkiego, wprost do Gdyni trafia na grunt podatny, zwłaszcza w Ameryce, która walczyć musi z konkurencją bawełny egipskiej i indyjskiej. Pewne trudności będą jedynie z organizacją kredytu i urządzeniem składów konsygnacyjnych. Konieczną pozatem jest rzeczą stworzenie w Gdyni instytucji arbitrażowej, orzekającej o dyferencjach, powstałych pomiędzy dostawcą, a odbiorcą. Sprawą tą zająć się powinna Izba Przem.-Handlowa w Gdyni.

Ogółem importujemy 40—50 tys. ton bawełny rocznie — zakończył swe uwagi p. Lachert, — z tego 7 proc. indyjskiej, 9 proc. egipskiej i 84 amerykańskiej. Ameryka tedy jest naszym głównym kontrahentem w tej dziedzinie. Musimy zachęcić eksporterów amerykańskich do założenia w Gdyni swej bazy handlowej co, jak sądzę, biorąc pod uwagę wyszczególnione poprzednio względy, da się pomyślnie przeprowadzić.

Z pożółkłych kart historji

Ród książąt pomorskich

W kościele klasztornym w Oliwie spoczywają pod skromną płytą marmurową szczątki książąt pomorskich, którzy przez szereg stuleci rezydowali na swoim zamku gdańskim, sprawiając w imieniu książąt i królów polskich rządy nad naszą nadmorską ziemicą.

Niełatwe to były rządy. Już w zaraniu wieków, kiedy Gdańsk i Pomorze występują na arenę historję — wr. 1000 wymienia to miasto kronika czeska jako osadę graniczną Bolesława Chrobrego, zaś bulla papieża Eugenjusza III stwierdza w r. 1148 jego przynależność do Polski, oddając gród i jego zaplecze na rzecz biskupa kujawsko-włocławskiego — książęta pomorscy stoczać musieli zacięte walki przeciw wpadającym zewsząd w ich kraj sąsiadom. Jako pierwszych książąt wymieniają Świętybora (ok. 1100), Świętopełka I. (ok. 1140) i Subisława I. (ok. 1170). Są oni blisko spokrewnieni z rodem książąt szczecińskich, z którym pieczętują się wspólnie Gryfem.

Niemieccy historycy przypisują założenie klasztoru w Oliwie księciu Subisławowi I., który ok. 1170 miał przyjąć chrzest. Dokument założenia pochodzi jednak z r. 1178 i jest wystawiony przez Sambora I. Jest to najstarszy dokument naszej ziemicy i zawiera szereg ciekawych szczegółów. Jest tam też wzmianka o „modcie w Gdańsku", jako o przystani dla statków przy bagnistych brzegach Motławy. Wynika z tego, że już wtedy istniał w Gdańsku pewien ruch portowy.

Klasztor w Oliwie był nietylko krzewicielem wiary chrześcijańskiej, lecz niestety także pierwszym rozsadnikiem niemczyzny. Niemieccy cystersi oliwscy sprowadzali bowiem licznych kolonistów z Niemiec, których osadzali na swoich włościach i rozległych posiadłościach. Niebawem osiedlili się też w samym Gdańsku, obok polskiej osady rybackiej na Haku, liczni kupcy niemieccy, zwłaszcza z Lubeki, którzy importowali do kraju przeważnie sukna a wywozili z niego bursztyn, skóry, zboże itd.

Sambor I (1178—1207) wybudował w pobliżu swego zamku drugi kościół dla swoich poddanych, który nazwał imieniem patronki swego rodu, św. Katarzyny. Jako datę fundacji wymieniają dzień 25 listopada 1185. W tym samym czasie powstał kościółek św. Mikołaja, patrona żeglarzy. W r. 1227 przeszedł on na własność zakonu Dominikanów.

Sambor I. był tak wybitną postacią, że nazywają często Gryfonów rodem Samborydów.

Książęta Świeccy, Grzymisław II. i jego brat Marcin (Martinus) pochodzą z tego samego rodu. Obie jego linje łączą ścisłe więzy koligacyjne. Dobrosława, żona Grzymisława, była siostrą Świnisławy, żony Mestwina, brata Sambora I. Ich młodsza siostra Damrawa, wyszła za Subisława II., następcę Sambora I., który jednak wcześnie zmarł. Wszystkie trzy siostry były córkami Świętopełka. Rezydencją księżnej-wdowy było Chmielno koło Kartuz, gdzie zmarła dnia 25 maja 1223 r. Ufundowany przez nią, św. Piotrowi poświęcony kościół stał tam do r. 1845, ustępując niestety miejsca nowoczesnej budowie.

Grzymisław II. był ostatnim potomkiem świeckiej gałęzi rodu Gryfonów. Po nim nastąpił jego kuzyn i szwagier Mestwin I. (1207 do 1220), który, obejmując zarazem po wczesnej śmierci Subisława II. dziedzictwo Sambora, zjednoczył w swym ręku całe Pomorze. Mestwin sprowadził do swojej dzielnicy mnichów z Prémontré we Francji, dla których założył w r. 1209 klasztor w Żukowie. Zakonnice żukowskie stały się wychowawczyniami córek wielu rodów szlacheckich i znaczniejszych kupców gdańskich. Trzy księżniczki pomorskie wstąpiły do tego zakonu, a córka Świętopełka II., Witosława, była nawet przez dłuższy czas jego przełożoną.

Gryfoni byli skoligaceni z licznemi domami panującemi. Książę Bolesław II szczeciński ożenił się z Marosławą, córką Mestwina I., druga córka tego księcia była żoną Władysława Odonicza. Córka Sambora II. Swinisława (Małgorzata) wyszła za króla duńskiego Krzysztofa I. Od drugiej córki tego księcia Salomei pochodzili książęta kujawscy, a od córki Świętopełka Eufemji, książęta Rugji.

Mestwin I. podzielił swoją dzielnicę między czterech synów. Najstarszy z nich Świętopełk dzierżył jednak rodzaj prymatu.

Świętopełk II. (1220—1266) jest najwybitniejszym reprezentantem rodu Gryfonów. Krótko po objęciu rządów zrzucił on jarzmo duńskie, wypędził Duńczyków ze Słupska i wcielił Pomeranię do swej dzielnicy dziedzicznej. Rozszerzył też swoje granice przez zagarnięcie okolic Nakła, Chojnic i Człuchowa. Spór z Leszkiem Białym zakończył się, jak wiadomo, zamordowaniem polskiego księcia w r. 1227 w Gąsawie. Ciężkie walki stoczał on z pogańskimi Prusakami, którzy w r. 1224 opanowali Gdańsk i zniszczyli klasztor w Oliwie. Według podania, poganie zapędzili konwent oliwski do Gdańska i wymordowali mnichów wśród strasznych męczarń. Toteż Świętopełk i jego bracia wspomagali początkowo wydatnie zakon krzyżacki w jego walkach z Prusakami, którego wojsko ocalało w r. 1233 przed niechybną zagładą jedynie dzięki odsieczy Świętopełka. W rok później poganie napadli poraz wtóry na odbudowany klasztor oliwski i zrównali go z ziemią, przyczem padło sześciu mnichów i załoga książęca, licząca 34 wojowników.

Rychło jednak Świętopełk docenił niebezpieczeństwo krzyżackie, zagrażające nietylko jego dzielnicy, ale i Polsce. To też, gdy zachłanni krzyżowcy podstępem zajęli północne połacie jego dzielnicy wraz z Gdańskiem, połączył on się z Prusakami i wyruszył ze swego zamku w Sartowicach przeciwko niemieckim zdobywcom. Zażarte to były walki, o których wspominają liczne podania (dzielne kobiety chełmmińskie i elbląskie).

Wprawdzie udało mu się odebrać Gdańsk, przed którego murami w latach 1243, 1247 i 1252 rozgrywały się krwawe bitwy, wskutek których ucierpiał też znacznie klasztor w Oliwie, wreszcie musiał jednak ulec przewadze i zawrzeć pokój.

W r. 1227 sprowadził Świętopełk do Gdańska OO. Dominikanów i oddał im kościół św. Mikołaja. Papież Aleksander IV. nadał im w r. 1260 na dzień ich patrona, 5 sierpnia, odpust, który w połączeniu ze słynnym jarmarkiem przetrwał do naszych czasów pod nazwą gdańskiego „dominika".

Mestwin II., ostatni z książąt pomorskich, zapisał swoją dzielnicę w r. 1282 na mocy aktu donacyjnego w Kępnie, swemu krewniakowi Przemysławowi Wielkopolskiemu. Czyn ten stanowi do dziś dnia moralną i historyczną podstawę przynależności Pomorza do Polski.

Al. Schedlin-Czarliński.

KRONIKA

niedziela **14** lutego

BYDGOSZCZ

Kalendarzyk rzym.-kat.

Sobota Grzegorza II.

Niedziela Walentego

— **Dyżur lekarzy kolejowych.** W niedzielę dnia 14 bm. dyżur pełni Dr. Gadomski, ul. Gdańska 57, tel. 421.

TEATR MIEJSKI.

— **W sobotę dnia 13 bm.** premjera komedji Kraszewskiego „Miód Kasztelański".

— **W niedzielę** o godz. 16 malownicza baśń norweska „Odzyskane serce", o godz. 20 operetka Abrahama „Wiktorja i jej huzar".

REPERTUAR KIN:

Kristal — „Bal w operze".

Nowości — „Nad ranem".

Corso — „Szaleńcy" i „Dziecko w pazurach małpy".

Rewja — „Oszust Teksasu" — Na scenie rewja.

Wojskowe — „Ostatni uśmiech błazna"

Z miasta

— **Uroczystość jubileuszowa Jego Świątobliwości Papieża Piusa XI** odbędzie się w niedzielę dnia 14 bm. według następującego porządku:

O godz. 9-tej w kościele Farnym nabożeństwo dziękczynne z udziałem władz państwowych i samorządowych oraz delegacyj, towarzystw, instytucyj i wiernych.

O godz. 12 min. 30 uroczysta Akademja ku uczczeniu jubileuszu J. Św. Papieża Piusa XI **w gmachu Teatru Miejskiego.**

— **Nowy inspektor pracy.** Stanowisko inspektora pracy w Bydgoszczy objął p. inż. Stanisław Napierkowski, zajmujący dotychczas takie same stanowisko w Dąbrowie Górniczej.

— **Związek Powstańców i Wojaków O. K. VIII placówka Bydgoszcz.** Roczne walne zebranie odbędzie się w niedzielę 14 bm. o godz. 15-tej w Resursie Kupieckiej ul. Jagiellońska. Obecność wszystkich członków, kandydatów i sympatyków konieczna. — Zarząd.

— **Z Organizacji Przysposobienia Kobiet do Obrony Kraju.** Panie, życzące sobie wziąć udział w kursie szoferskim zechcą zgłosić się jak najprędzej do sekretarjatu Organizacji Przysposobienia Kobiet do Obrony Kraju ul. Jagiellońska 15 w wtorki i piątki od godz. 18 do 19.

Byłe słuchaczki kursu intendenckiego Organizacji Przysposobienia Kobiet do Obrony Kraju zechcą się zgłaszać w poniedziałki i czwartki o godz. 19 w świetlicy ul. Jagiellońska 15 w celu omówienia dalszych wykładów.

— **Zebranie Pomorskiego Towarzystwa Rolniczego pow. toruńskiego.** Dnia 19 lutego, t. j. w piątek o godz. 11 odbędzie się zebranie ogólno - rolnicze informacyjne na sali Sejmiku w Starostwie Powiatowem, na które zapraszamy wszystkich członków naszych oraz gości. Porządek obrad: 1) Działalność Organizacyj Rolniczych i obecne położenie rolnictwa; 2) Spółdzielczość rolnicza; 3) Sprawy osadnictwa; 4) Wolne wnioski; 5) Zamknięcie. (—) L. Schedlin-Czarliński, prezes.

— **Nowy Zarząd Towarzystwa Przemysłowo Rzemieślniczego.** Na walnem zebraniu wybrany został zarząd towarzystwa na rok 1932, składający się z pp.: **Budzińskiego Ignacego — prezesa, Jezierskiego** — sekretarza, **Chybickiego** — skarbnika, **Teodzieckiego** — gospodarza, **Ganasińskiego i Paszka** — komisji rewizyjnej, **Jasiewicza i Kazimierza Mazgaja** — ławników, **Jóźefowicza** — chorążego, **Graczkowskiego i Niedbalskiego** — podchorążych.

— **Walne zebranie Zrzeszenia Zawiadowców Stacyj.** W niedzielę dnia 14 lutego b. r. o godzinie 14 m. 30 w lokalu „Pod Lwem" przy ul. Marszałka Focha, odbędzie się Walne Zebranie Zrzeszenia Zawiadowców Stacyj Związku Urzędników Kolejowych na Okręg D. O. K. P. Gdańsk.

— **Z. Z. Z. Oddział Pracowników Samorządowych i Użyt. Publicznej** zwołuje na wtorek 17 bm. godz. 19 wiecz. do lokalu przy ul. Wały Jagiellońskie 15 nadzwyczajne zebranie zarządu, komisji rewizyjnej i mężów zaufania. Przybycie wszystkich członków obowiązkowe.

— **Pomorski Automobilklub** komunikuje, że w niedzielę 14 bm. o godz. 15 w sali restauracji „Elysium" przy ul. Gdańskiej odbędzie się walne zebranie. W razie braku quorum — o godz. 15.30 następne zebranie, którego uchwały będą prawomocne bez względu na ilość głosujących. Po zebraniu — wieczorek.

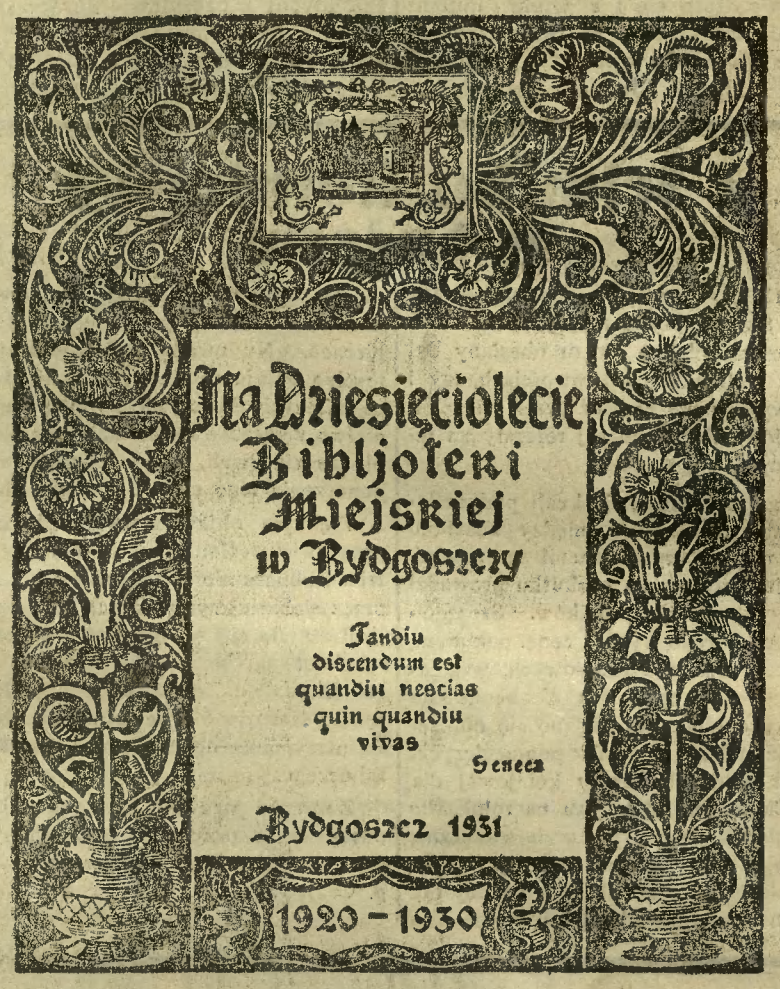
— **Plenarne zebranie Polskiego Touring Klubu. Oddział w Bydgoszczy** odbędzie się w poniedziałek dnia 15 lutego 1932 r. o godz. 20 w sali Elysium w Bydgoszczy przy ul. Gdańskiej. Na zebranie to przybędzie z ramienia Zarządu Głównego delegat P. T. K. p. adwokat Malewicz. Ze względu na ważność obrad, prosi Zarząd miejscowy wszystkich członków o liczne przybycie.

Kilka słów o pięknej książce

Na dziesięciolecie Bibljoteki Miejskiej w Bydgoszczy ukazała się piękna książka.

Nie będzie przesady, jeśli nazwiemy ją fenomenem bibljograficznym, czy też najrasowszym białym krukiem, albowiem pod względem treści i formy dzieło to osiągnęło poziom najwyższy.

Przez długi czas pracowało nad niem dwóch ludzi — dyrektor Bibljoteki Miejskiej dr. Witold Bełza i kustosz tejże Bibljoteki dr. Teodor Brandowski. Za arcypiękne owoce tej pracy należy się im głęboka wdzięczność i uznanie.



Strona tytułowa Księgi

Księga Pamiątkowa o dużym formacie, tłoczona na kremowym welinowym papierze w jednym z miejscowych zakładów graficznych, składa się z dwu części — obszernej monografji obejmującej historję Bibljoteki od czasów jej założenia, aż po rok 1930 i szeregu artykułów specjalnie napisanych przez luminarzy polskiego świata naukowego. Szczupłe ramy sprawozdania nie pozwalają niestety na wyczerpujące omówienie każdego autora publikacji zosobna, dlatego ograniczymy się tylko do wyszczególnienia poniższych wybitnych piór, kreśląc chociaż w przybliżeniu obraz zawartości i wartości dzieła.

Na przestronnych kartach księgi rozgościli się następujący autorzy: ks. Jan Klein (Bibljoteka Bernardynów w Bydgoszczyl, ks. Kamil Kantak (dar Grzegorza Kościanka dla Bydgoszczy), Feliks Pohorecki (o dwóch Bydgoskich Księgozbiorach), dr. Teodor Brandowski (Chronica sive de rebus in Bibliotheca Bidgostiensi peractis), Henryk Zbierzchowski (Pochwała Książki), Marjan Szyjkowski (Idea Polski, jako przedmurza chrześcijaństwa), Ernest Łuniński (O dawnych bibljotekarzach), Adam Lewak (Z wrażeń Rapperswilskich), Marjan Gumowski (Moje zbiory bibljoteczne), J. Weyssenhoff (Polskie kalendarzyki polityczne), Stanisław Srokowski (Kilka słów o książkach i drukach mniej znanych), Stanisław Brandowski (Ucieszne figliki o ludziach a xięgach dobrych y złych), Wiktor Hahn (Zapomniany bibljograf polski Gustaw Pawłowski), E. Wasilewski (Trismegistos). Pozatem znajdujemy wiersze i artykuły Józefa Hieronima Kajsiewicza, Józefa Białyni-Chołodeckiego, Witolda Hulewicza, Aleksandra Birkenmajera, dr. Witolda Bełzy, Stefana Vrtel-Wierczyńskiego, Zuzanny Rabskiej, Franciszka Stopy, Andrzeja Kulwiecia i Marcina Bielskiego.

Szata graficzna księgi przeszła — jak się rzekło — najśmielsze oczekiwania. Strona tytułowa i następne reprezentują się wspaniale, tak pod względem układu graficznego, jak i doboru czcionek, barwnych inicjałów, złoceń i winiet, zapożyczonych czy to od średniowiecznych drukarzy Unglera, Łazarza i Vietora, czy też ze starych modlitewników.

Księga Pamiątkowa Dziesięciolecia Bibljoteki Miejskiej w Bydgoszczy niewątpliwie wzbogaci kolekcję pereł literatury polskiej — i jak słusznie zauważono, „rozniesie sławę Bydgoszczy po całym świecie".

J. D.

O czem radzili „ojcowie" miasta?

Ostatnie posiedzenie Rady Miejskiej odbyło się pod znakiem kryzysu i obfitowało w kilka głośniejszych momentów. Na wstępie prezydent miasta i przewodniczący Rady Miejskiej złożył gratulacje radnemu J. Błaszakowi z okazji 25-lecia jego pracy zawodowej. Do życzeń przyłączyła się cała Rada, dając temu wyraz żywemi oklaskami.

Na porządek obrad weszły wnioski Magistratu, które prawie bez dyskusji przyjęto. Wnioski dotyczyły starań w sprawie uzyskania od Państwa gruntów pod stację pomp przy szosie gdańskiej, pod Parkiem im. Jana Kazimierza, plantacyj wzdłuż Starego Kanału, zmiany gruntów miejskich położonych na Biedaszkowie na terenie w Jachcicach i t. p.

Ożywioną dyskusję wywołał następny wniosek Magistratu o dodatkowe przyznanie kredytu 100.000 zł. dla Kuchni Ludowej. W sprawie tej przemawiali mniej lub więcej rzeczowo przedstawiciele wszystkich klubów radzieckich i w rezultacie wniosek Magistratu przyjęto. Przegłosowano również wyłonione podczas dyskusji dwa nowe wnioski w sprawie zniesienia przez Magistrat przymusu odrabiania przez bezrobotnych t. zw. 3-dniówek wzamian za wydane zapomogi i prowiant, oraz w sprawie zwrócenia się do władz centralnych o przydział dla Bydgoszczy 1,100 ton węgla, 20 ctr. cukru i na złagodzenie bezrobocia. W dyskusji m. in. kilkakrotnie zabierali głos radni komunizującego odłamu niezależnych socjalistów i kilkakrotnie przez przewodniczącego zostali przywołani do porządku. Niepoważne, demagogiczne wykrzykniki wzywające Radę Miejską do zmiany ustroju kapitalistycznego na socjalistyczny, ska uchwaliła również zgodnie z przedłożeniem nia zarówno na sali obrad, jak i na galerji. Zkolei zabrał głos wiceprezydent miasta dr. Chmielarski, udzielając wyjaśnień na szereg spraw poruszanych w dyskusji. Jeśli chodzi o zapomogi gotówkowe od Centr. Komitetu dla Spraw Bezrobocia, to miasto nasze otrzymało dotąd 33.000 zł. Dotacja na luty w kwocie 10.000 zł. ma wpłynąć w najbliższym czasie. Po za temi sumami G. K. d. S. B. przydzielił już Bydgoszczy 1.100 ton węgla(20 ctr. cukru i 670 ctr. mąki żytniej, z której wypieka się chleb dla Kuchni Ludowej. Starania o dalsze zapomogi w gotówce i w naturaljach są w toku i według wszelkiego prawdopodobieństwa będą w miarę możności uwzględnione. P. wiceminister przedstawił również w ogólnym zarysie plan robót wiosennych około budowy węzła kolejowego, nowych gmachów mieszkalnych i t. d., co wpłynąć ma z wczesną wiosną na zatrudnienie znacznej części bezrobotnych. Po krótkiej przerwie przystąpiono do imiennego głosowania 3 wniosków zgłoszonych przez komisję, radnych Martiniego i dr. Świąteckiego w sprawie obniżenia cen za prąd elektryczny do celów oświetleniowych. W wyniku głosowania imiennego przeszedł wniosek dr. Świąteckiego, ustalający opłatę za prąd zamiast dotychczasowych 80 gr. za 1 kwg. na 75,55 gr. łącznie z wszystkiemi podatkami. Rada Miejska uchwaliła również zgodnie z przedłożeniem Magistratu zniesienie dotychczasowych opłat od pojazdów mechanicznych za używanie ulic i dróg miejskich. W ten sposób wpłacone miastu kwoty zostaną zwrócone w ciągu 6 tygodni tym właścicielom samochodów, którzy nie zalegają z podatkami komunalnemi, w przeciwnym razie zostaną zaliczone na poczet długów podatkowych. Po 4 i pół godzinnych obradach z braku quorum (część radnych w międzyczasie opuściła salę), przewodniczący zamknął zebranie, przenosząc niezałatwione punkty na porządek obrad najbliższego posiedzenia.

Hotel Restauracja **„Gastronomja"**
WŁ. HIERONIM KATORSKI
Bydgoszcz, Dworcowa 19 naroż. Warmińskiego przeciwległy narożnik dawniejszego lokalu.
Znana z dobroci kuchnia i napoje.
786 *Wytworny lokal bez koncertu.*

Z obchodu Ligi Morskiej i Kolonjalnej

Z okazji 13-tej rocznicy zaślubin Polski z Bałtykiem, odbyła się w ub. czwartek w pięknie udekorowanej auli Miejskiego Gimnazjum im. Kopernika Akademja Morska, urządzona staraniem bydgoskiego Oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Uroczystość rozpoczęła się wygłoszeniem przez delegata Ligi z Poznania odczytu p. t. „Rzeczpospolita Polska i polskie wybrzeże Bałtyku", w którym prelegent przedstawił historję i znaczenie Pomorza dla Polski, podkreślając konieczność wykorzystania każdego skrawka wybrzeża. Na zakończenie mówca przedstawił zebranym cel, zadania i środki Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

W drugiej części Akademji wystąpiła p. L. Janicka z Bydgoszczy, wykonując na pianinie „Scherzo" b-moll — Szopena, „Etude" b-moll Szymanowskiego i „Tarantelle Venezia e Napoli" — Liszta, poczem dr. Sielużycki w zastępstwie niedysponowanego p. Jasińskiego odśpiewał „Barcarole" — Galla i „Tagliaferii" — Amore Canta. Solistów nagrodzono hucznemi oklaskami.

Na zakończenie miejscowy chór „Echo" wykonał pod sprawną batutą prof. Jaworskiego pieśni „Nasz Bałtyk" — Nowowiejskiego i „Burza Morska" — Walewskiego.

Kres życiu...

Kres życiu swemu usiłowała położyć 26-letnia służąca Selma Lemke zam. przy ul. Gdańskiej 35, odkręcając w tym celu na noc w pokoju swym kurek gazowy. Rozlegające się w pokoju jęki walczącej z życiem młodej desperatki, zaalarmowały pracodawców, którzy zkolei zawiadomili o zamachu samobójczym pogotowie ratunkowe. Denatkę po przewiezieniu do lecznicy Św. Florjana, zdołano dzięki usilnym zabiegom lekarskim przywrócić do życia. Przewlekłe bóle głowy pchnęły nieszczęśliwą w ramiona dobrowolnej śmierci.

Mecz hockey'owy o mistrzostwo Bydgoszczy

W niedzielę, dnia 14 b. m. odbędą się z inicjatywą miejscowego komitetu W. F. i P. W. oraz staraniem K. S. Polonja na ślizgawce tegoż klubu, mieszczącej się przy ul. Hetmańskiej, zawody hockey'owe o mistrzostwo m. Bydgoszczy.

Program zawodów następujący: o godz. 10 walczą drużyna Liceum Handlowego przeciw drużynie Państw. Gimn. Hum., o godz. 11,15 drużyna B. T. W. contra drużynie Polonji, o godz. 14 odbędzie się półfinałowa walka o III i IV miejsce, o godz. 15 zaś walka finałowa o miejsce I i II.

Solec Kujawski

— *Zabawa Rodziny Policyjnej.* Dnia 1 bm. odbyła się zabawa „Rodziny Policyjnej" pow. bydgoskiego w salach Hotelu Centralnego. Obywatelstwo dopisało tak, że sale gości pomieścić nie mogły. Wśród gości zauważyliśmy pp. dyr. Czaczkę w zastępstwie p. starosty, kap. Mellma, aptekarza Liebertha i innych. — Bawiono się świetnie do rana. Uznanie i podziękowanie należy się Komitetowi z p. burm. Peplińskim na czele, którzy przyczynili się do osiągnięcia tak wspaniałych sukcesów materjalnych, na chore dzieci funkcj. policyjn. i bezrobotnych.

Urzestnik.

Bibljotcki i czytelnictwo w Inowrocławiu

Bardzo ciekawą statystykę zbiorów bibljotecznych i czytelnictwa w Inowrocławiu za rok 1930 podaje Magistrat w jednym z ostatnich orędowników.

Poważniejszych zbiorów było w r. 1930 w Inowrocławiu 19, **z ogólną liczbą książek 29172.**

Największą ilość książek miała w tym czasie **bibljoteka Państwowego Gimnazjum Męskiego im. Jana Kasprowicza** z 9577 tomami, w tem bibljoteka nauczycielska 3879 i uczniowska 5698 tomów.

Na drugiem miejscu znajdowała się bibljoteka **Państw. Seminarjum Naucz. Żeńskiego z 5480 tomami.** Na trzeciem miejscu dopiero była **Publ. Bibljoteka Miejska** z 2632 tomami, na czwartem — Biblj. Prac. Kolejowych z 2314 tomami, na piątem — Tow. Czytelni Ludowych z 1920 dziełami, na szóstem czytelnia księgarni p. Knasta z 1900 tomami.

Pozostałe czytelnie posiadały poniżej tysiąca tomów, aż do czytelni Narod. Uniw. Robotniczego z 4-ma dziełami.

Najstarszą bibljoteką jest bibljoteka gimnazjalna, założona w 1800 r. Bibl. Tow. Czyt. Ludowych została założona w 1881 r., a trzecia zkolei bibl. Tow. Gimn. „Sokół" w 1884 r. Inne bibljoteki powstawały od 1919 r.

Najwięcej dzieł jest treści literackiej, bo aż 21063. Treści naukowej było 3651 dzieł, treści kształc.-zawodowej 980, religijnej 575 i wreszcie treści różnej i książek dla dzieci 633.

W ciągu 1930 roku wypożyczono 40.253 dzieł, a korzystało z nich 3705 osób. Przeciętnie **wypożyczono jednemu czytelnikowi 34 książki.**

W bibljotekach szkolnych książki czytano przez cały rok szkolny, w bibljotekach publicznych najintensywniej czytano w jesieni i w zimie. Jedynie czytelnia księgarni p. Knasta wykazuje wzmożony ruch od czerwca do września, co da się wytłumaczyć poważną ilością książek nowszych, czytanych przez kuracjuszy.

W roku ub. jak wiemy, została skompletowana i uzupełniona Publiczna Bibl. Miejska, podobnie stało się i z wielu innemi bibljotekami, zwłaszcza w stowarzyszeniach, które utworzyły w ostatnim czasie kilka nowych bibljotek. Jedną z ostatnich, o dość poważnej ilości książek jest bibl. **„Rodziny Policyjnej".**

Powstawanie nowych zbiorów i uzupełnianie starych jest u nas widoczną koniecznością. Statystyka za rok 1930 wykazuje bowiem wielką ruchliwość wszystkich bibljotek, z czego można wnioskować, że mają one widoki rozwoju.

Wziąwszy pod uwagę, że gros wypożyczających stanowi młodzież szkolna (9 bibl. szkolnych) i częściowo kuracjusze, trzeba przyjąć, że w Inowrocławiu ogół społeczeństwa czyta mało. Z bibljotek publicznych korzystało niespełna siedemset osób.

Wstąp w szeregi LOPP.

Z Sejmiku Rolniczego w Swieciu

W dniu 11 b. m. na sali p. Chełstowskiego odbył się w Świeciu **informacyjny zjazd rolniczy**, który mimo silnego mrozu obesłany był licznie. Jak w innych miejscowościach, tak i w Świeciu wygłoszone zostały przez naczelników wydziałów Izby Rolniczej referaty na tematy aktualne.

W szeroko rozwiniętej dyskusji podkreślono niesłychaną rozbieżność między kosztami produkcji, a cenami uzyskiwanemi przez rolników za swoje wytwory co w skutku prowadzi do zaniku wypłacalności rolników. Szczególnie podnoszono bardzo wysoką cenę, pobieraną przez Dyrekcję Lasów Państwowych, względnie jej organy za drzewo, tak niezbędne dla rolnika. Bardzo głośno domagano się obniżenia cen węgla, żelaza, nawozów pomocniczych, smarów oraz obniżenia taryfy kolejowej dla Pomorza. Ciężar jaki spoczywa na rolnictwie w postaci składek na ubezpieczenia społeczne, a szczególnie na kasy chorych jest dziś wprost niemożliwy do zniesienia i dla tego rolnicy tak jak w innych powiatach również i Świeciu domagali się obniżenia bardzo wydatnego składek na rzecz kas chorych i innych zakładów ubezpieczeń. Na uwagę zasługuje niemal jednomyślna opinja rolników, że o ile składki te w najbliższych dniach nie zostaną obniżone, rolnictwo zmuszone będzie zaniechać ich płacenia nie ze złej woli, lecz z powodu niemożności ponoszenia tego ciężaru z braku pieniędzy.

Pięknym objawem była opinja wyrażona przez wielu członków zebrania aby Pomorska Izba Rolnicza nie redukowała szkół rolniczych, przez siebie utrzymywanych lecz wszelkimi siłami starała się o utrzymanie obecnego stanu szkolnictwa. Naczelnik Wydziału oświaty p. inż. Jacyna zapewnił zebranych, że Izba w miarę sił i środków będzie starała się iść w kierunku utrzymania obecnego poziomu szkolnictwa rolniczego.

Zebraniu przewodniczył radca Izby p. Januszewski, a przy stole prezydjalnym zasiadł również prezes Pow. Towarzystwa Rolniczego p. Czajkowski.

Podgórz

— **Akademja papieska** odbędzie się w niedzielę o godz. 7-mej wieczorem na sali Hotelu centralnego. Na program złożą się: referat okolicznościowy p. Nowaka, występy Chóru kościelnego im. Piusa X. i deklamacje.

Sępolno

— **Nowe ceny** z ważnością od dnia 6. II. br. ustalił Starosta Powiatowy następujące ceny na:

Przetwory zbóż chlebowych: 1 kg. mąki żytniej wymiału typu urzędowego w sprzedaży hurt. 0,33 zł., 1 kg. mąki żytniej wymiału typu urzędowego w sprzedaży detal. 0,36 zł., 1 kg. mąki pszennej wymiału 65 proc. mąki pszennej w sprzedaży hurt. 0,36 zł., 1 kg. mąki pszennej wymiału 65. proc. w sprzedaży detalicznej 0,38 zł., 1 chleb wagi 1 kg z mąki żytniej typu urzędowego 0,36 zł., 1 bułka pszenna wagi 50 gr. 0,04 zł.

Mięso i jego przetwory: 1 kg wieprzowiny (karbonady, karkówki, boczku, szynki lub łopatki) 1,20 zł., 1 kg. słoniny świeżej 1,70 zł., 1 kg. sadła 1,90 zł., 1 kg smalcu 2,60 zł., 1 kg. nogi lub łba 0,70 zł., 1 kg. słoniny wędzonej 2,20 zł.

Wołowina. Ceny pozostaną bez zmian.

Skopowina. 1 kg. mięsa skopowego 1,40 zł.

Cielęcina: 1 kg. przedniej części 1,20 zł., 1 kg. śledniej części 1,40 zł.

Wyroby mięsne: 1 kg. wątrobianki I gat. 1,40 zł., 1 kg. wątrobianki II gat. 1,00 zł., 1 kg. pasztetówki 2,00 zł., 1 kg. kiełbasy czosnkowej 1,40 zł., 1 kg. kiełbasy królewieckiej 1,70 zł., 1 kg. kiełbasy krakowskiej 2,00 zł., 1 kg. kiełbasy polskiej 2,40 zł., 1 kg. kiełbasy metki 2,40 zł., 1 kg. salcesonu z językiem 1,70 zł., 1 kg. salcesonu zwyczajnego 1,00 zł., 1 kg. szynki gotowanej 3,50 zł., 1 kg. szynki wędzonej 3,50 zł., 1 kg. polędwicy 4,40 zł., 1 kg. kaszanki 0,60 zł.

Młodzieńczą cerę
zachowasz nazawsze myjąc się codziennie
MYDŁEM BEBE SZOFMANA

Sieć naszych wydawnictw
ogarnia całe Pomorze
i północną część Wielkopolski

REKLAMA, to złoty róg obfitości dla każdego kupca.
REKLAMA stwarza klijenta i powiększa obrót

A najskuteczniejsza reklama, to **ogłoszenia w naszych wydawnictwach, najpoczytniejszych na terenie Pomorza i Wielkopolski.** *Reklama umieszczona*

w „Dniu Pomorskim"

pojawi się równocześnie w **„Dniu Grudziądzkim"** *w Grudziądzu*
w **„Dniu Bydgoskim"** *w Bydgoszczy*
w **„Gazecie Morskiej"** *w Gdyni i Wejherowie*
w **„Dniu Kujawskim** *w Inowrocławiu*
w **„Gazecie Gdańskiej"** *w Gdańsku*
w **„Nadgoplaninie"** *w Strzelnie*
w **„Głosie Wągrowieckim"** *w Wągrowcu*
w **„Głosie Obornickim"** *w Obornikach*

czyli rozejdzie się pomiędzy **kilkudziesięciu tysiącami Czytelników.**

Ta reklamaczytana jest przez wszystkie sfery kupujące i **zapewnia PP. Kupcom najlepsze widoki powodzenia**

Wszyscy w zrozumieniu swego interesu ogłaszają się w

Dniu Pomorskim

Programy radjowe

Niedziela, 14 lutego.

Warszawa: 10,00 Nabożeństwo ze Lwowa. 11,58 Sygnał czasu, hejnał krak. 12,05 Program na dzień bież. 12,10 Urzęd. kom. Państw. Inst. Met. 12,15 Poranek symf. z Filh. Warsz. Wyk.: Ork. filh. pod dyr. K. Wiłkomirskiego i R. Katz (fortep.). W programie utwory Beethovena. 14,00 Odczyt roln. z Poznania. 14,20 i 15,00 Transmisja z Katowic. Koncert chóru kopaln. im. Moniuszki. 14,40 Odczyt roln. ze Lwowa. 15,55—16,20 Program dla dzieci starszych i młodzieży: a) „Co się dzieje na świecie", radjotyg. w opracow. J. Milewskiego, b) Feljeton p. t. „Z elektrycznej Szwecji" (wraż. z wycieczki wakac.), wygł. p. A. Iwanicki. 16,20 Muzyka lekka. Ork. Dobbri (płyty). 16,40 Odczyt ze Lwowa. 16,55 Piosenki Chóru Dana (płyty). 17,15 „Złoty sen alchemika", dr. F. Burdecki. 17,30 „Wiadomości przyjemne i pożyteczne". 17,45 Chór Katedry Lyońskiej (płyty). 1) G. Grose: Tristis est anima, 2) C. Franck: Domine Deus. 17,55 Kom. Zw. Prac. Gmin. Wiejskich. 18,00 Tr. z sali Rady Miejskiej Akademji ku czci Ojca Świętego Piusa XI. 19,00 Rozmaitości. 19,25 Ork. dęta (płyty). 19,40 Program na dzień nast. 19,45 Słuchowisko Al. Fredry „Jestem zabójcą" z M. Frenklem. 20,15—21,40 Koncert popul. Wyk.: Ork. P. R. pod dyr. J. Ozimińskiego, A. Michachowskiego (bas). 21,40 Kwadrans literacki. Azorin „Opowieść don Pabla". 21,55 Recital fortep. Berno Moisewitscha 1. Brahms: a) Intermezzo A-dur, b) Capriccio B-moll, c) Intermezzo Es-moll, d) Intermezzo Cdur; 2. Weber: Perpetuum mobile; 3. Medtner: Conte E-mol; 4. Debussy: Le fille aux cheveux de lin; 5. Ibert: Le petit ane blanc; 6. Palmgren: Refrain de berceau; 7. Strawiński: Etjuda fis-moll. 22,40 Urzęd. kom. Państw. Inst. Met. i komun. policyjny. 22,45 Wiadomości sportowe. 23,00 do 24,00 Muzyka taneczna z hotelu Polonja-Palace.

Kraków: 19,25 Odczyt p. t. „Z młodych lat Orkana" wygł. prof. K. Sosnowski.

Poznań: 10,15—11,45 Nabož. z Kat. pozn., kazanie wygł. ks. dyr. Kozłowski. 12,05 „O likwidacji szkód pogorzelowych", p. A. Labijak. 12,25 „Wysokie plony podstawą gospodarczą" inż. K. Temler. 12,45—13,05 Wykład dla gospodyń p. t. „Porządki w obejściu i zagrodzie" p. S. Sarjusz-Zaleski. 14,00 Produkcja i zastosowanie nawozów azotowych w Polsce" inż. E. Kwiatkowski. 18,00—19,00 Koncert solistów. Wyk.: S. Marynowicz-Madejowa (sopran), prof. S. Pawlak (skrz.), prof. F. Łukasiewicz (akomp.).

Poniedziałek, 15 lutego.

Warszawa: 11,20 Komun. meteor. Gł. W. St. Meteor. dla komunikacji lotn. 11,45 Codzienny przegląd Prasy Polskiej. 11.58 Sygnał czasu z Warsz. Obs. Astr., hejnał krak. 12,10 Płyty gramof. 13,10 Urzęd. kom. Państw. Inst. Met. 13,15 Kom. gosp. 14,45 Listy od dzieci omówi p. W. Tatarkiewicz. 15,00 Utwory skrz. Misza Elman (płyty). 15,15 Przegląd komunik. 15,25 Odczyt z Wilna. 15,45 Giełda pieniężna oraz kom. Centr. Biura Hydr. dla żegl. i ryb. 15,50 Zespoły kameralne (płyty). 16,20 Francuski (kurs element.). Lektor L. Roquigny. 16,40 do 17,10 Utwory fortep. w wyk. I. Friedmana. 17,10 Transm. ze Lwowa „Z za kulis pokoju brzeskiego", wygł. red. Adam Nechay. 17,35 do 18,50 Muzyka lekka i tan. z kaw. „Gastronomja". Ork. pod kier. J. Zuck'a i H. Pewznera. 18,50 Rozmaitości. 19,15 Wiadomości bież. rolnicze wygł. p. J. Płatek. 19,30 Wiadomości sportowe. 19,35—19,45 Piosenki Chóru Warsa. 19,45 Prasowy Dziennik Radjowy. 20,00 Feljeton muzyczny. 20,15—22,15 Sen o Rivierze — operetka w 3 akt. Roberta Stolza w radjofoniz. i reżyserji M. Makowieckiej. (premjera). W przerwie między I a II aktem Dodatek do Pras. Dziennika Radj., między II a III aktem urzęd. kom. Państw. Inst. Met. i komunkat policyjny. 22,20—23,00 Mikrofon w „Cyrku Warszawsk.". 23,00—24,00 Muzyka tan. z danc. Adria. Ork. pod kier. Golda i Petersburskiego.

Giełdy

Warszawskie notowania walutowe.

z dnia 12 II. 1932 r.

Tranzakcje	Sprzedaż	Kupno
WALUTY.		
Dolary St. Zjedn.		8,91½—8,87½
DEWIZY.		
Belgja		—
Białogród		—
Bukareszt		—
Gdańsk		174,13—173,27
Holandja		361,05—359,25
Kopenhaga		—
Londyn		30 78—
Nowy York		8,93⅝— 8,896
Nowy York telegr.		8 941— 8,901
Paryż		35 21— 35,03
Praga		26,48— 26,36
Sztokholm		—
Szwajcarja		174,62—173,76
Włochy		—
Helsingfors		—
Berlin (w obrotach nieofic.)		211,96

Notowania ziemiopłodów w Poznaniu

Dostawa bieżąca, parytet Poznań, handel hurtowy

za 100 kg. z dn. 12 II. 1932 r.

Żyto nowe suche	22,75—23 25
Pszenica	24,00—24,50
Jęczmień	20,00—20,25
„ zwycz. przemiał	23.00—24,00
Owies pastewny	19.50—20.00
Mąka żytnia	
„ „ 65%	35,25—36,25
„ pszenna 65%	36,50—38·50
Otręby żytnie	14.50—15.00
„ pszenne	15,00—16,00
Rzepak	32,00—33.00
Wyka	22.00—24.00
Peluszka	21.00—23.00
Ziemniaki fabryczn. 1 kg.	—
Ziemn. jadaln. b.ałe	—
Groch Wiktorja	23.00—27,00
Seradela	30,00—33.00
Łubin niebieski	12,00—13,00
„ żółty	15.50—16.50
Koniczyna czerwona	—
„ żółte	—
„ szwedzka	—
Gorczyca	—
Sioma żytnia luźna	—

Notowanie kupców zbożowych w Toruniu

Toruń. 11. II. 1932.

Ceny rozumieją się za 100 kg franco stacja załadowania na Pomorzu, za otręby franco stacja odbiorcza.

Pszenica dworska 128 ft	23.00—23 50
Pszenica targowa 126 ft	22.50—23.00
Żyto	22.00—22.50
Jęczmień dworski	22.00—23.50
Jęczmień targowy	19.50—20.00
Owies	18.00—18.50
Mąka pszenna	36.00—38.00
Mąka żytnia	34.75—35.75
Otręby pszenne	13.75—14.75
Otręby żytnie	14.00—15.00

Ogólne usposobienie spokojne.

Notowania ziemiopłodów w Berlinie

Ceny w R.M. Zboże i nasiona oleiste za 1000 kg. inne za 100 kg. z dnia 11 II. 1932

Pszenica nowa	244—246
Żyto nowe	194—196
Jęczmień jary browar.	160—168
Jęczmień przem. pastewny	153—157
Owies marchijski nowy	140—148
Mąka pszenna	29.00—33,00
Mąka żytnia 70%	27,15—29,15
„ „ 60%	—
Otręby pszenne	9,50— 9,90
„ żytnie	9,50— 9,90
Groch Victoria	21 00—27.50
Groch drobny jadalny	21.00—23,50
Groch pastewny	15,00—17,00
Peluszka	16,00—18,00
Bób	14,00—16,00
Wyka	16 00—19.00
Łubin niebieski	10.00—12 00
Łubin żółty	14.50—16,00
Seradela nowa	24 00—30,00
Kuchy rzepakowe	—
Kuchy lniane	11.20—
Wytłoki suche krajowe	7,80— 8,00
„ z buraków cukr.	—

„BENZYNOPOL"
Telefon 2039 BYDGOSZCZ Podwale 3/15
OLEJE automobilowe, maszynowe, łożyskowe cylindrowe, smary i t. p.
Benzynę specjalną dla samochodów oraz Benzol Górnośląski
Uwaga! stacja benzynowa czynna jest dzień i noc Uwaga!
P. P. stałym odbiorcom udzielamy kredytu.

MOŻNA UNIKNĄĆ KATARU, a także wyleczyć go stosując oryginalne PASTILLES VALDA
W sprzedaży w aptekach i składach aptecznych

Bank Ludowy w Kościerzynie
Spółdzielnia z odpowiedz. nieograniczoną
Rok założenia 1902. Telefon 74
Wykonuje wszelkie operacje bankowe.
Za oszczędności złożone w BANKU LUDOWYM odpowiada przeszło 1.000 członków (w tem około 800 właścicieli gospodarstw rolnych,) całym majątkiem.
Udziały deklarowane wynoszą ponad 1.000.000 zł.
Dobre oprocentowanie!
Całkowita gwarancja!

Komunalna Kasa Oszczędności powiatu Kościerskiego w Kościerzynie
załatwia inKasa na korzystnych warunkach
Kapitał własny zł. 320,000.—
Gmach własny
Wkłady około zł. 1.300,00 —

Oprócz mej dotychczasowej działalności zastępowania sporów mieszkaniowych i dzierżawnych, obejmuję w przyszłości także 72
zastępstwo i obronę w sprawach podatkowych.
Godziny przyjęć: 9—1 i 4—6 (z wyjątkiem soboty popołudniu).
Dr. Drews
Adwokat fachowy dla spraw mieszkaniowych.
Tel. 23592. Gdańsk, Fleischergasse 41-42

PRZETARG PRZYMUSOWY.

We wtorek, dnia 16 lutego br. o godz. 11 sprzedawać będę za gotówkę najwięcej dającemu przy ul. Nadgórnej 26; radjo Philips komp.
Gr. 74. Dubrzański, kom. sądowy w Grudziądzu.

PRZETARG PRZYMUSOWY.

We wtorek, dnia 16 lutego 1932 o godz. 10 przed poł. sprzedawać będę w drodze przetargu przymusowego najwięcej dającemu za natychmiastową gotówkę w Boguszewie pow. Grudziądz co następnje: 7 krów, 1 jałowicę i 1 świnię, — zbiórka reflektantów w Boguszewie przed dworcem; następnie o godz. 12 w poł. w Rywałdzie i Starej Rudzie pow. Grudziądz: 3 krowy oraz większą ilość pszenicy, żyta, jęczmienia i owsa, — zbiórka reflektantów przed oberżą p. Cichockiego za zezwoleniem; następnie o godz. 2 popoł. w Białobiotach: 15 świń, 2 cielaki, 6 koni, 15 krów oraz większą ilość pszenicy i żyta, — zbiórka reflektantów przed majątkiem.
Jaranowski, kom. sąd., Grudziądz, Kościuszki 7a.
Gr. 72.

PRZETARG PRZYMUSOWY.

We wtorek, dnia 16 lutego br. sprzedawać będę w drodze przetargu przymusowego najwięcej dającemu za gotówkę w biurze moim przy ul. Nadgórnej 46 o godz. 9.30: 2 opony samochodowe i 1 parę bucików męskich; o godz. 10 przy ul. Rybackiej 3: bufet, 2 krendensy, wisząca, 4 p. firan, leżanka, szafa, umywalnia, dywan; serwantka, zegar stojący, stół owalny, 6 krzeseł, lampa o godz. 10,30 przy ul. Chełmińskiej 1b: biurko z krzesłem, 3 szafy, stół okrągły i stół rozciągany; o godz 11 przy ul. Chełmińskiej 72: większą ilość towarów kolonjalnych, urządzenie sklepowe i biurko, kanapę, otomanę, 3 obrazy, gobelinę, konia, wóz, maszynę do szycia, szafę, 2 nocne stoliki i umywalkę; o godz. 11,30 przy ul. Chełmińskiej 81 u p. Smolińskiej: maszynę do szycia; o godz. 11,15 przy ul. Chełmińskiej 94: 1 zgrubiarkę kompl.; o godz. 11,30 przy ul. Chełmińskiej: 2 obrazy w ramie, 1 lustro z podstawą, umywalnię z marmurem i lustrem, 2 nocne stoliki, 2 p. firan i pluszowy krajobraz, — zbiórka licytantów przed koszarami 66 p. p.
Gr. 71. Kowalski, kom. sądowy w Grudziądzu.

PRZETARG PRZYMUSOWY.

W poniedziałek, 15. 2. br. sprzedawać będę w drodze przetargu przymusowego najwięcej dającemu za natychmiastową gotówkę w Grudziądzu przy ul. 3-go Maja 17 st. nr. o godz. 10 w dalszym ciągu: biżuterję, pierścionki, zegarki, łańcuszki, oraz szereg innych rzeczy sprzedawać będę partjami; we wtorek, dnia 16. 2. br. w Bzowie powiat Świecie u p. Budziły o godz. 10: 1 wirówkę, 1 basen dębowy; w Górnej Grupie pow. Świecie u p. Koczorowskiego o godz. 12: 1 maszynę do szycia, 1 szafę do rzeczy, 1 kanapę, 1 obraz, 1 bieliźniarkę; we czwartek, dnia 18. 2. 32. w Grudziądzu, Pl. 23 Stycznia 28 o godz. 11: 1 samochód osobowy; w Grudziądzu przy Pl. 23 Stycznia 17 o godz. 12: 40 litrów atramentu różnego gatunku w butelkach; w Grudziądzu, Pl. 23 Stycznia 2-3 o godz. 13: 1 samochód osobowy; w Grudziądzu przy ul. Toruńskiej 4 o godz. 14: 2 biurka, 1 szafę do książek, 1 szafę ogniotrwałą, 2 fotele gobelinowe, 1 kanpę, 1 maszynę do pisania, 2 stoły biurowe, 1 rower męski stary, 1 stojak do odzieży; w piątek, dnia 19. 2. br. w Wielkim Wełczu pow. Grudziądz u p. Kowalskiego o godz. 12: 1 pług, 1 śrutownik komp., 1 warchlak, 15 prosiąt, 1 świnię, 1 rower, 6 ctr żyta w słomie.
Gr. 73. Zielniewicz, kom. sądowy w Grudziądzu.

Jedyny pierwszorzędny „Salon" w Bydgoszczy
Restauracja Pod „Strzechą"
vis a vis Teatru Miejskiego. Codziennie five o clock z występami pierwsz. sił artystycznych. Telef. 370.

Reklama dźwignią handlu!

Na post!
Wszelkie konserwy rybne, sery, wędz. szprotki i biklingi, grzyby litewskie najtaniej i stale świeże tylko
ARACZEWSKI
Toruń 1037
Chełmińska przy Rynku.

Udz ciam lekcyj
francuskiego, angielskiego niemieckiego, gry na fortepanie. Adamska, Sukiennicza 4. Toruń. 2322

Karakułowe
palto z skunksowym kołnierzem okazyjnie sprzedam zaraz. Hotel „Trzy Korony" pokój 17. 497

Znakomite
śniadania i objady reweljacyjnie tanio smaczne, obfite jak na sutem weselu poleca
„PROBUS"
Bydgoszcz Stary Rynek 5
Punkt spotkania się przyjezdnych i znajomych.
134a

ODZIEŻ
balową wieczorową
czyści chemicznie najszybciej 174
„BARWA" KAŁAMAJSKIEGO
TORUŃ, SZEROKA 21.

BANK ZWIĄZKU SPOŁEK ZAROBKOWYCH Sp. Akc.
CENTRALA POZNAN
ODDZIAŁY WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH POLSKI

„BOISMINE" Sp. z o. o. GDYNIA ul. SZKOLNA

Przeładunki węgla /// Eksport drzewa /// Ekspedycja Morska /// Eksploatacje leśne

35

NAJWIĘKSZE PRZEDSIĘBIORSTWO TRANSPORTOWE W POLSCE

C. HARTWIG, Sp. Akc.

CENTRALA W POZNANIU.

Kapitał akcyjny: 2.000.000 Zł. Rezerwy: 1.329.536 Zł.
Rok założenia 1858. Adr. telegr.: „CEHARTWIG".

Międzynarodowi ekspedytorzy i maklerzy okrętowi. Oficjalni ekspedytorzy Polskich Kolei Państwowych, Międzynarodowego Targu w Poznaniu i największych koncernów przemysłowych.

Koncesje celne przy wszystkich Oddziałach. Magazyny wolnocłowe i domy składowe publiczne.

Specjalnie urządzone magazyny z bocznicami kolejowemi przy wszystkich oddziałach na przeszło 100,000 ton.
250 wozów i samochodów ciężarowych, 50 wozów meblowych i 100 koni.
500 pracowników. Wartość własnych nieruchomości 6 miljonów złotych

ODDZIAŁY: BYDGOSZCZ. Dworcowa 54.
GDAŃSK. Hundegasse 89.
GDYNIA, Portowa róg Św. Wojciecha.
KATOWICE, Poprzeczna 21.
KRAKÓW, Gertrudy 2.
ŁÓDŹ, Piotrkowska 77.
LWÓW, Leona Sapiehy 34.
POZNAŃ, Towarowa 15/20.
WARSZAWA, Marsz. Focha 12.
WILNO, W. Stefańska 29.
ZBĄSZYŃ, Przy Dworcu.

W Austrji: C. HARTWIG Transportgesellschaft m. b. H., **Wien,** I. Hegelgasse 7.
W Niemczech: C. HARTWIG Speditions-Ges. m. b. H., **Neu-Bentschen.**

Reperacje przy maszynach do pisania i innych biurowych. Nawijanie maszyn elektrycznych. Reperacje radjoodbiorników. 43

Jan Piełowski

Gdynia, ul. Starowiejska telef. 1603

Rewelacyjną nowością 1932roku jest bezsprzecznie wino

„REINE DES REINETTES"

1054 **nie ustępujące w smaku i wyglądzie drogim**

SZAMPANOM

a przewyższające pochodzeniem Krajowem i niską ceną 6 zł. 1 butelka.

Żądajcie wszędzie MAKOWSKIEGO z KRUSZWICY.

Najstarszy Hotel w Kościerzynie

„DWOR KOSCIERSKI"

dawn. HAMBURSKI

ul. Wilsona 30 Telefon 10

wł. Wojciech Tessar

Poleca pokoje stale ogrzewane. Dla Kupców podróżujących 10% zniżki. — Wiedeńska Kuchnia Kawiarnia

---

HOTEL POMORSKI

Telefon 5 **Kościerzyna** Gdańska 15

NAJWIĘKSZY HOTEL NA MIEJSCU

Przystępny dla podróżnych do każdej porze. Centralne ogrzewanie etc. Sala do zabaw i zebrań.

Restauracja — Winiarnia.

Poleca swoją doborową kuchnię. Dziennie koncert Dancing. właśc. ***A. Piechowska***

Franciszek Wiencek

1078

mistrz introligatorski

Telefon nr. 345 **Toruń** ul. Mostowa 38.

skład papieru — przybory rysunkowe — książki handlowe — artykuły szkolne

introligatornia — oprawy artystyczne — oprawa obrazów

— — — dostawa papiernicza — — —

rok założenia 1913 **firma nagrodzona złotym medalem**

Zanim

kupisz nowe, zajdź do „Okazjopolu" obejrzeć używane jadalnie sypialnie, pojedyńcze meble jak łóżka, stoły, szafy, lustra, rowery, maszyny do szycia, patefony, siodła oficerskie przepisowe, elektroluxy do odkurzania, futra męskie i damskie jak nowe, płaszcz, ubrania, obuwie, powózka parokonna, sortownice do kaszy, teodolit uniwersalny, opalograf oraz wszelkie używane rzeczy za bezcen.

„Okazjopol"

Grudziądz, Plac 23 Stycznia 28 (dawn. nr. 14) w podwórzu. 347

Okazja

Sprzeda ę korzystnie: gabinet męski dębowy, (bibljoteka, biurko i fotell sypialkę dębową i orzechową kompletne, oddzielnie: szafy, bieliźniarki, łóżka, stoły, kanapy, leżanki, fotele, zastawę stołową na 12 i 6 osób, wirówki do mleka, maszynę do prania, maszyny do szycia, rowery, zegary, obrazy, garderobę męską, damską, obuwie męskie, damskie i dziecięce oraz wiele innych rzeczy.

Sklep Okazyjny

Grudziądz, ul Narutowicza 15. [221. 447

Otrzymawszy

przedstawicielstwo nabywania wełny. — Próby z podaniem ilości proszę nadsyłać L. Starnawski dyrekt. Owczarni Toruń, Kochanowskiego Nr. 1. 1081

Mleczarnia

z zapędem i nowoczesnemi urządzeniami, położona w Lubiance pow. toruńskiego jest natychmiast do sprzedania, — Do mleczarni należy 4-ro morgowy ogród owocowy, — Okolica bardzo dobra. Cena podług ugody. Zgłoszenia osobiste lub pisemne kierować do mleczarni w Lubiance.

DAWNIEJ FORTEPIAN

Dziś RADJOODBIORNIK

to najodpowiedniejszy prezent dla młodej pary.

„CZWÓRKA" PHILIPSA

4-lampowy bateryjny odbiornik z wbudowanym głośnikiem; silny i czysty odbiór całej Europy na głośnik.

Cena wraz z 4-ma lampami Philips „Miniwatt" i z wbudowanym głośnikiem zł. 550.—

Informacje i demonstracje w firmie:

„Auto-Radjo-Skład"

Toruń **Mostowa 36** 572

GARBARNIA

pod nowem i fachowem kierownictwem, przyjmuje do garbowania wszelkiego rodzaju skóry jak: surowe, blanki, faledry i chromy oraz skóry futerkowe i t. p. 930

po cenach umiarkowanych
Zakup skór surowych.

SPOŁKA GARBARSKA

INOWROCŁAW' Młyńska 8. Tel. 188 i 443.

HOTEL

Naprzeciwko dworca głównego
Tel. 230-31 i 263-06.

CONTINENTAL

wł. Bałtyckie Tow. Terenowe z o. o. 5100

Przestronne łóżka
Łazienki, bieżąca woda
Telefony w pokojach

GDAŃSK

Polska Agencja Morska Sp. z o. o.

Gdynia, ul. Świętojańska **Gdańsk, Elisabethwall 4**

Maklerstwo okrętowe, frachtowanie, asekuracia. dostawa bunkru

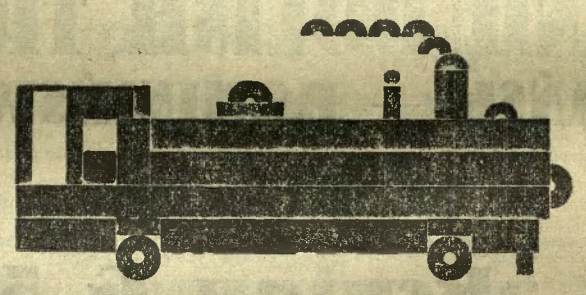
PRZEDSTAWICIELSTWA P. P. „Żegluga Polska", Gdynia. Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe S. A., Gdynia. Ellerman's Wilson Line, Ltd. Hull. Polsko-Transatlantyckie T-wo Okrętowe S. A., Gdynia. Cie. Francaise de Nav.á Vapeur. „Chargeurs Rèunis". Paris. United Fruit Coy, New York.

Regularna komunikacja okrętowa z Gdyni/Gdańska do wszystk. gł. portów Europy i Ameryki. / Adr. tel. PAM.

Boismine i Feliks Wierciński

Towarzystwo Ekspedycyjne i Handlowe

Sp. z ogr. odpow. w Gdyni



Zwózka wszelkich materjałów budowlanych, spedycja kolejowa i mebli. - Największy zakład przewozowy w Gdyni i okolicy. Załatwia wszelkie zwózki po cenach dostępn. na życzenia również poza Gdynią

25

UWAGA OSZCZĘDNOŚĆ UWAGA

Oto hasło dnia dzisiejszego wszystkich narodów. Społeczeństwa bogate i silne oszczędzają i dlatego tylko też są bogatemi, że oszczędzały i oszczędzają nadal.

JEŚLI CHCEMY BYĆ NARODEM BOGATYM MUSIMY OSZCZĘDZAĆ.

Komunalna Kasa Oszczędności powiatu Strzelińskiego w Strzelnie przyjmuje wszelkie depozyty i daje najwyższe procenty.

Pamiętajcie tylko K.K.O. Strzelno

Jeśli masz jakieś oszczędności nie przetrzymuj ich w domu- Nietylko, że żadnych nie otrzymujesz z nich korzyści, lecz nawet narażasz się na stratę. Nie namyślaj się więc dłużej i zanieś wszelkie zaoszczędzone pieniądze do K. K. O., która zapewnia najwyższy procent i bezpieczeństwo pupilarne. Przez wkłady zaś kapitał twój wzrośnie i pomoże innym w tych ciężkich czasach.

Komunalna Kasa Oszczędności powiatu Strzelińskiego w Strzelnie ul. Cegielka 11

WIRÓWKI „MILENA"

Najniższe ceny, najdogodniejsze warunki spłaty.

W własnym interesie należy przed zakupem wirówki zażądać od nas oferty. Wirówki kupuje się u nas nadzwyczaj korzystnie, o czem się można przez zapytanie o ceny, przekonać.

BRACIA RAMME

Bydgoszcz, ul. Św. Trójcy 14 b.

Telefon 79. 887

MEBLE

sypialnie
jadalnie
gabinety
saloniki
kuchnie

biurowe i wyścielane

Zenon Kowalewski

Telefon 332 TORUŃ Nowy Rynek 18.

największy polski magazyn na Pomorzu

Miejsce spotkań dla przyjezdnych

Stacja autobusów

RESTAURACJA

GRUDZIĄDZ

Plac 23 Stycznia 29 — Telef. 735

Obiady z 3 dań 90 gr. Gorące potrawy oraz napoje wszelkiego gatunku o każdej porze dnia. Lokal obok przystanku tramw. 5 min. od dworca.

Kolacja à la carte już od 50 gr. począwszy 827a

właśc.: Józef Grzeszkowiak

Stacja autobusów

Miejsce spotkań dla przyjezdnych

Przeprowadzki

wozami meblowemi uskutecznia **W. Poczekaj** Bydgoszcz, Pomorska 62 tel. 65 712 zał. 1869 r.

Potrzebny

rządca rolnik doświadczony samotny skromnych wymagań. Oferty poczta Szczuka majątek „Dzierżno" 1075

BANK ZWIĄZKU SPÓŁEK ZAROBKOWYCH S. A.

GDAŃSK, Holzmarkt 18.

ODDZIAŁ GDAŃSKI

Centrala w Poznaniu — Rok założenia 1886

Adres telegr. „Zarobkowy"
Nr. telefonu 267 51.

KAPITAŁ ZAKŁADOWY i REZERWOWY: złotych 23.000.000

załatwia wszelkie czynności wchodzące w zakres bankowości.

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI W ŻNINIE

Jako Instytucja finansowa prawa publicznego o pupilarnej pewności

przyjmuje oszczędności począwszy od 1 złotego za oprocentowaniem **6% do 10%**

Rachunki bieżące i książeczki czekowe Komunalnej Kasy Oszczędności w Żninie posiadać powinien każdy

Kupiec, Rzemieślnik i Przemysłowiec.

Za zobowiązania Komunalnej Kasy Oszczędności w Żninie odpowiada powiat całym swym majątkiem, wynoszącym przeszło 2.000.000 zł.
Dyskontujemy weksle i udzielamy pożyczki na dogodnych warunkach.

Przy wkładach zapewniamy najściślejszą tajemnicę.

THE BRITISH AND POLISH TRADE BANK A.G.

GDAŃSK — DOMINIKSWALL 6.

Adr. telegr.: Trabanque **Telefon Nr. 283.51**

Kapitał akcyjny G 5.000.000

Założony przez Bank Gospodarstwa Krajowego w Warszawie i Anglo-International Bank Ltd. w Londynie

Załatwia wszelkie transakcje, wchodzące w zakres bankowości: akredytywy, remburs, lombard, dyskont, przekazy itd.

SPÓŁDZIELNIA MLECZARSKA Z O. O.

W GDYNI

dostarcza produkty nabiałowe, w szczególności **mleko stassanizowane, masło deserowe** na czystych kulturach duńskich, **śmietanę, jaja** i tp. — — —

Rozwózka własnemi wozami.

Punkty sprzedaży w Gdyni: **przy ul. 10 lutego, Świętojańskiej i Starowiejskiej oraz w samej Mleczarni, przy Szosie Gdańskiej (Grabówek).** — — — — —

TELEFON 1400

GDYŃSKA SPÓŁKA DRZEWNA

Spółka z ogran. odpow.

GDYNIA-GRABÓWEK

Szosa Gdańska

SKŁAD DRZEWA BUDOWLANEGO

TARTAK PAROWY I MECHANICZNA OBRÓBKA DRZEWA.

TELEFON 1400

SYNDIKAT DER HOLZINDUSTRIELLEN DANZIG-POMMERELLEN G. m. b. H. & CO.

Telefon 231 85 i 231 86
Skrzynka pocztowa 212

GDANSK-KAISERHAFEN

Adres telegraficzny:
Holzsyndikat Danzig

Spedycja i składowanie drzewa różnych gatunków przy własnym pomoście przeładunkowym przy wejściu do Portu

200.000 qm. placów składowych. / / / / / / 20.000 qm. otwartych i krytych magazynów.

Tor łącznikowy 62.

Bacon-Export Gniezno Spółka Akcyjna

Dyrekcja i Biuro główne w Bydgoszczy
ulica Jagiellońska 22, telefon 2257.

Fabryki bekonów:

Bydgoszcz	telefon	276
Gniezno	„	292
Grodzisk	„	94
Iczew	„	357

Fabryka smalcu w Bydgoszczy telefon 2312
Fabryka szynek w Warszawie „ 102672
Chlewnia zarodowa w Jelonku pod Gnieznem

(Hodowla świń rasy Yorkshire)

Stały zakup młodych świń w wadze od 80 do 100 kg. przez centralę jak również przez filje

1046

MŁYN LUBICKI Tow. z ogr. por.

Telefony Nr. 96 i 166 **BIURO w TORUNIU, ul. Kopernika 10** Adres telegr. Lubihurt

Zakłady Przemysłowe w Lubiczu (Pomorze)

Młyn pszenny - Młyn żytni - Wytwórnia kasz

Specjalność: „GWIAZDA LUBICKA“ najczystsza mąka pszenna z znakiem ochronnym.

Poważni agenci z większych ośrodków pożądani.

„MONOPOL“

Telefon 588 **Toruń** Mostową 10

Polecamy do dalszej sprzedaży — masło wyborowe codziennie świeże, ser szwajcarski, tylżycki oraz wszelkie sery śmietankowe po cenach hurtowych.

Kupujemy za gotówkę masło mleczarskie.

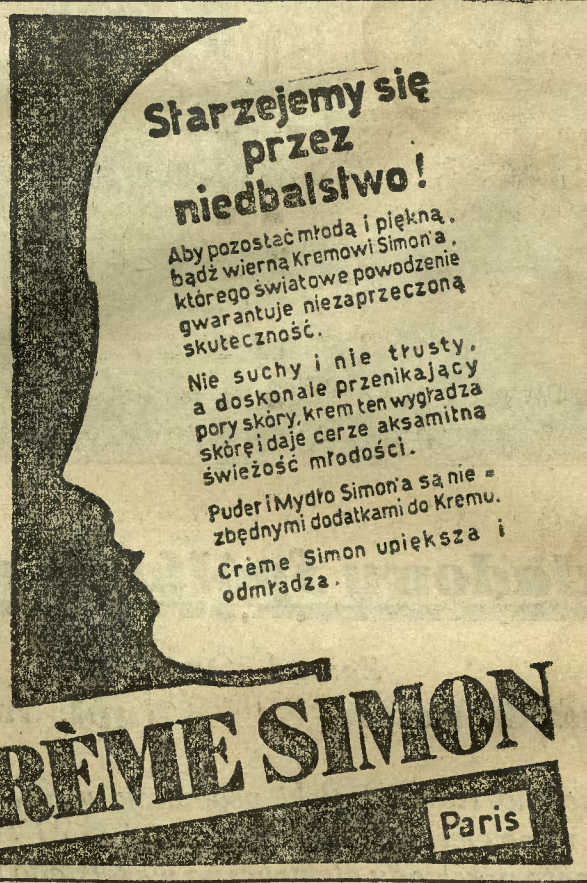
Okulista
Dr. med. Alfred Działowski

osiedlił się w Gdyni 881

przy ul. Starowiejskiej dom p. kpt. Schmidta

Przyjmuje od 12—1 i od 4—5.

Telefon 1333 Telefon 1333



SAMOZATRUCIE

Samozatrucie jest przyczyną wielu dolegliwości [bóle artretyczne i łamanie w kościach, bóle i zawroty głowy, wzdęcia, odbijania, bóle w wątrobie, niesmak w ustach, brak apetytu, swędzenie skóry, skłonność do obstrukcji, plamy, zmarszczki i wyrzuty na skórze skłonność do tycia, podenerwowanie i bezsenność, nerwowe bicie serca, mdłości język obłożony]. TRUCIZNY wewnętrzne, wytwarzające się we własnym organiźmie, zanieczyszczają krew, niszczą organizm i przyśpieszają starość. Choroby samozatrucia i złej przemiany materji LECZY NIE LEKARSTWA A KREW CZYSTA. Wątroba i nerki są organami czyszczącemi krew i soki ustroju. Najracjonalniejszą i zgodną z naturą kuracią jest unormowanie czynności wątroby i nerek. 20-letnie doświadczenie i najwyższe oznaczenia wykazały, że zioła lecznicze

„CHOLEKINAZA“. H Niemojewskiego

jako żółcio i moczopędne są jedynem naturalnym czynnikiem odciążającym soki ustroju od trucizn własnych i zapewniającym szybki powrót do zdrowia. Bezpłatne broszury Dr. med. **H. Niemojewskiego** wysyła lab. fiz. chem.

„CHOLEKINAZA“ H. NIEMOJEWSKIEGO, WARSZAWA„ NOWY SWIAT 5,

po przysłaniu niniejszego ogłoszenia. 836

„ADRIA“

lokal nowootwarty w Bydgoszczy przy **ul. Dworcowej 24, narożnik ul. Gamma** (dawniej Gastronomja) poleca tanio

śniadania, obiady i kolacje.

Lokal dobrze ogrzany. Bez koncertu.
Telefon 15-44.

Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń Sp. Akc.

Założone w roku 1870.

UBEZPIECZA od wypadków: **ognia, kradzieży z włamaniem, gradobicia, przewozowych** (transport) **oraz od skutków przerwy w ruchu** (chomage) na korzystnych warunkach. T-stwo rozporządza kapitałem gwarancyjnym, przekraczającym **zł. 10.000.000.-**

CENTRALA T-stwa mieści się **w Warszawie, ul. Jasna nr. 4** (dom własny).
ODDZIAŁ T-stwa w Poznaniu, ul. 27 Grudnia nr. 10 (dom własny).
Numer telefonu 41-34 i 11-20.

Reprezentacje i agentury T-stwa znajdują się we wszystkich większych miejscowościach, które udzielają wszelkich informacyj w sprawie ubezpieczeń każdej chwili bezpłatnie.

Kabel Polski

Spółka Akcyjna w Bydgoszczy

jest najstarszą w Polsce fabryką kabli, założoną w r. 1920.

Za wyroby swoje uzyskała Fabryka

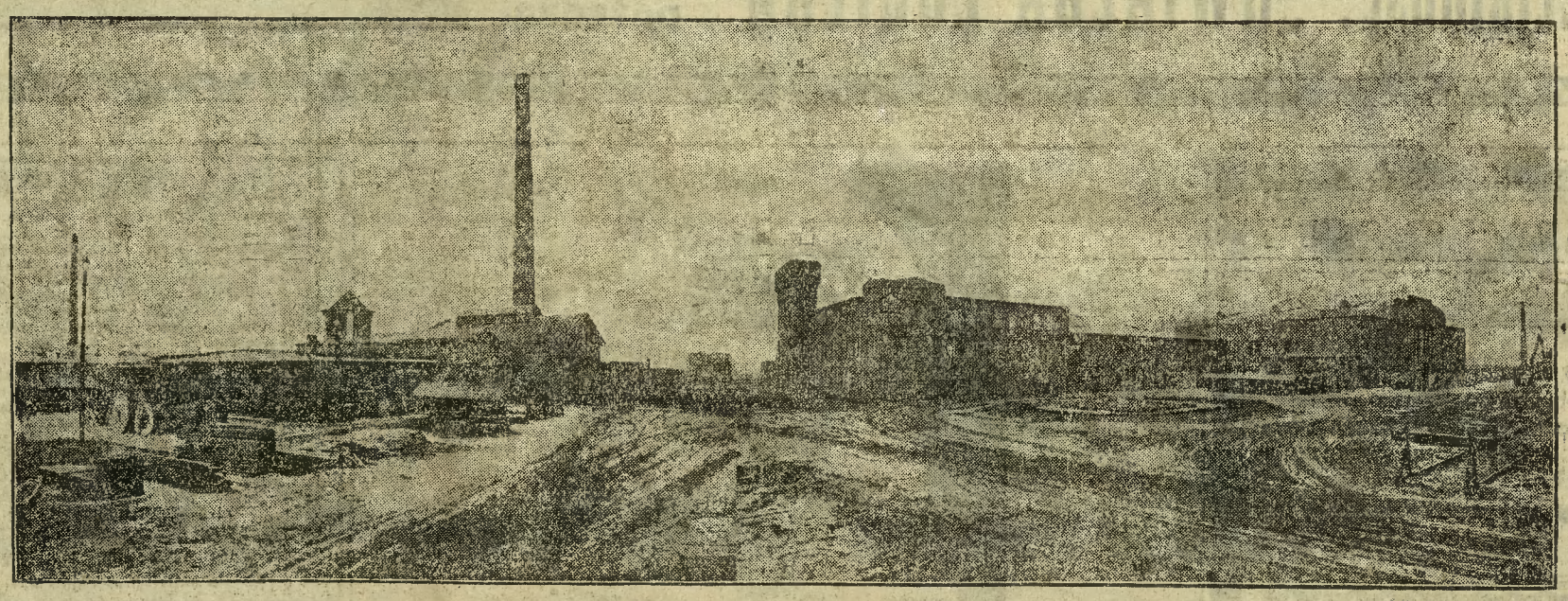
szereg zaszczytnych odznaczeń *a mianowicie*

Złoty Medal Rządowy *na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu,*

Wielki Medal Złoty *Komitetu Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznanin,*

Dyplom na Medal Złoty *na Wystawie Wodnej w Bydgoszczy,*

Dyplom na Medal Złoty *na Targach Północnych w Wilnie.*



Kapitał zakładowy Spółki wynosi zł. 5.000.000

Zarząd stanowią:

Dypl. Inż. Tadeusz Gayczak *i* **Dypl. Inż. Felicjan Karśnicki.**

Spółka Akcyjna Kabel Polski produkuje wszelkiego rodzaju kable, tak ziemne jak i napowietrzne dla prądu słabego i silnego do **60 KW włącznie.** *Ponadto przewody elektryczne wszelkiego rodzaju do instalacji świetlnej, dla celów radiowych, do reklam neonowych i t. p. Specjalnością firmy są nadto* **kable blokowe,** *oraz* **kontaktowe** *dla* **sygnalizacji kolejowej.** *— Fabryka zatrudnia stale kilkuset robotników i kilkadziesiąt osób personelu technicznego, handlowego i administracyjnego. W ostatnich latach podjęto nowy dział* **produkcji kabli dalekosiężnych,** *dzięki czemu kablowe połączenie telefoniczne* **Warszawa - Łowicz - Łódź - Katowice - Cieszyn,** *mogło zostać wykonane w kraju krajowemi kablami.*

Wobec zamierzenia Ministerstwa Poczt, rozbudowy sieci kablowych telefonicznych, ma Spółka wielkie widoki rozwoju, o ile znajdą się środki na sfinansowanie zamierzeń Rządu.

FABRYKA PAPY DACHOWEJ „STAROGARD" T. z o. p.

Fabryka w Starogardzie, tel. 79 — CENTRALA W GDYNI — Telefon Numer 1900 i 1941

dostarcza z własnej produkcji, względnie jako hurtownicy:

Papę asfaltową
Smołę destylowaną
Lepnik
Asfalt
Karbolineum

Portland-Cement
Wapno
Gips
Kredę
Trzcinę do sufitu

Żelazo
Armatury
Blachę
Gwoździe
Piece żelazne

Kafle
Terrakotę
Płyty glazurowe
Szamotówkę
Węgiel — Koks

oraz wszystkie inne materjały budowlane.

WYŁĄCZNI REPREZENTANCI CEGIELN: Maternia, Bysewo i Głukowo na teren Gdyński

St. Śmigiel
GDYNIA, ul. Starowiejska

SKŁAD FARB

POLECA:

FARBY
LAKIERY
POKOSTY
TAPETY
LISTWY
KREDY
KLEJ

oraz wszelkie przybory malarskie

ZAŁOZONY 1901 — TELEFON 218 24, 247 i 6

BANK LUDOWY

Sp. z nieogr. odpow.

GDAŃSK, Holzmarkt 4

Najstarszy bank polski na miejscu

WKŁADY OSZCZĘDNOSCIOWE
INKASO - WYMIANA WALUT - SAFY

Polecamy do natychmiastowej dostawy z naszych składów

wszelkie maszyny i narzędzia rolnicze

oraz

części zapasowe do tychże

Ceny umiarkowane. Dogodne warunki zapłaty. **Własny warsztat reparacyjny.**

Bracia Ramme
Bydgoszcz
Grunwaldzka 24
(stary nr. Św. Trójcy 14 b)

Rok zał. 1905 — *Telefon nr. 79*

STOCZNIA GDAŃSKA

THE INTERNATIONAL SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD. GDAŃSK

Buduje:

kotły parowe każdego rodzaju i wielkości, grupowe kotły opłomkowe o wysokiej sprawności, maszyny parowe każdej wielkości dla pary przegrzanej, silniki Diesla do 1500 KM, bez sprężarki, maszyny gazowe i urządzenia na gaz ssany, przetworniki-prądnice, silniki elektryczne prądu stałego i trójfazowego, urządzenia transportowe, wagony dla kolejek wąskotorowych jak: wagoniki dla buraków i węgli, otwarte i zamknięte, wywrotki, truki leśne.

Maszyny i aparaty dla:
przemysłu gumowego, przemysłu cukrowniczego, lodowni i urządzeń chłodniczych, wodociągów, urządzeń czerpakowych, pompy odśrodkowe, i tłokowe, zbiorniki dla wszystkich celów, rurociągi pędnie, części lane z odlewu szarego stali i bronzu, dzwony kościelne ze specjalnego bronzu, części prasowane, konstrukcje żelazne: żórawie, mosty, wiązary dachowe, budowle żelazno kratowe.

Na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu odznaczone medalem „Grand Prix" i medalami złotemi.

Odwiedziny naszych inżynierów, opracowywanie projektów, dla poważnych reflektantów bezpłatnie.

Biura własne w Polsce:

1) Warszawa, ul. Jasna 11 m, 5 tel. 699-18
2) Kraków, ul. Wiślana 12, tel. 130-49.
3) Katowice, ul. Wita Stwosza 3, tel. 27-10.
4) Poznań, ul. Słowackiego 18, tel. 77-85.
5) Gdynia, Kamienna Góra, Villa mare nostrum, tel. 17-47
6) Łódź, ul. Traugutta 9, tel. 141-83.
7) Lwów, ul. Romanowicza 11, tel. 48-88.

ADRESY TELEGRAFICZNE: Stocznia Warszawa, Stocznia Lwów, Stocznia Poznań, Stocznia Łódź, Stocznia Katowice, Stocznia Kraków, Stocznia Gdynia.

UNIDA-OELWERKE G. m. b. H.

Tel. 25839 **GDAŃSK-SCHELLMUHL** Tel. 25839

Rafinerja olejów dla wszelkich krajowych i zagranicznych olejów spożywczych

Najnowoczesniejsze

Zbiorniki dla szybkiego przeładunku wszystkich olejów surowych dla fabrykacji mydła i olejów spożywczych.

Pierwszorzędne Nasiona

gospodarcze, warzywne, kwiatowe i leśne, narzędzia ogrodnicze, oraz rośliny

poleca w wielkim wyborze

B. Kozakowski-Toruń

Skład i Hodowla Nasion - Skr. poczt. 1

Cennik główny wysyłamy darmo i opłatnie

SPÓŁDZIELNIA TRANSPORTOWA i OSZCZĘDNOŚCIOWA „WISŁA"

TELEFON 25334 E. G. M. B. H.

Przyjmuje wszelkie transporty wodne do Gdańska, Gdyni oraz do miejscowości położonych nad Wisłą i jej dopływach i do sąsiednich miejscowości Wschodnich i Zachodnich Niemiec.

Gdańsk - Holzmarkt 4.

RACHUNEK BIEŻĄCY:
British and Polish Trade Bank A.-G. Gdańsk.
Bank Ludowy Gdańsk, Holzmarkt 4.

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO TRANSPORTOWE

S. Z O. O.

Gdynia, ul. Świętojańska telefon 1331, 1350

Adres telegraficzny:

Gdańsk, Hundegasse 117 telef. 229-51, 238-69

„WARTRANS"

EKSPEDYCJA MORSKA I LĄDOWA

SPECJALNOŚĆ:

Przeładunek towarów masowych, jak — ruda, fosfaty, cukier, tomasyna, cement, węgiel, siarczan amonu i t. d.

Roczna ekspedycja przeszło JEDEN MILJON TON.

Clenie oraz załatwianie wszelkich formalności celnych i kolejowych.

WARANTOWANIE TOWARÓW. 34

Ekspedycja drobnicy wszelkiego rodzaju.

Specjalność — wydział bawełniany.

Specjalny Wydział eksportu i importu towarów żywnościowych, jak: bekony, słonina, smalec, masło, jaja i t. d.

Nowoczesne magazyny w portach w Gdyni i Gdańsku.

HOTEL „POD ORŁEM"

w Toruniu

Największy na Pomorzu nowoczesnie urządzony

Własna centrala telefoniczna. Wanny.

Garaże do dyspozycji gości
Śniadania na piętrze

Restauracja Hotelowa
wydaje pierwszorzędne obiady na maśle.

WIECZOREM DANCING TOWARZYSKI
Występy pierwszorzędnych sił artystycznych. Koncertuje jedna z najlepszych orkiestr polskich. CENY NISKIE!

Fabryka konserw i wyrobów mięsnych

POELS & CO.

Telefon nr. 25 TORUN Rzeźnia Miejska

Tania sprzedaż mięsa z uboju eksportowego jak: łebki, sadło, nóżki, wątroba, kości, smalec

Oddziały: I. Chełmińska 6, II. Grudziądzka 90, III. Sienkiewicza 19, IV. Droga Treposka (Rzeźnia miejska).

CENTRALA ROLNIKÓW

SPOŁKA AKCYJNA

Hurtownia „Rolników" Spółdzielni Rolniczo-Handl. należących do Związku Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych T. Z.

W POZNANIU, Pl. Wolności 18

ODDZIAŁ:

w GDAŃSKU, Langgasse 67

Własne magazyny — czyszczarnie przemysłowe - eksport zboża i innych produktów rolnych - import nawozów sztucznych.

Przedstawicielstwo w KATOWICACH ul. Marjacka nr. 13.

ZAŁATWIA wszelkie transakcje, wchodzące w zakres handlu ziemiopłodami, paszami, nawozami sztucznemi opałem i t. p. za pośrednictwem Spółdzielni Rolniczo-Handlowych, pod nazwą „ROLNIK" w Wielkopolsce, na Pomorzu i Górnym Śląsku.

P. P. ŻEGLUGA POLSKA

GDYNIA

Adr. tel.: „Polmorsk" **Tel.: 1030. 31. 32. 33.**

Utrzymuje regularną komunikację okrętową dla przewozu towarów.

Gdynia-Tallinn/Helsingfors i z powrotem

co 7 dni

(co 14 pasażersko-towarowy s. s. „Śląsk")

Gdynia - Rotterdam i z powrotem

co 10 dni

Własne składy tranzytowe i wolnego obrotu.

Rozkłady jazdy na żądanie.

ALFA

Krajowa fabryka płyt i papierów fotograficznych

poleca swe

płyty i nowe papiery fotograficzne

dla pp. Zawodowców i Amatorów.

Amatorski

„Alfagaz" normalny i twardy. Najgorszy negatyw daje jeszcze dobrą odbitkę.

Dla pp. Zawodowców:

„Alfaport" papier o doskonałej gradacji z łagodnemi półtonami, łatwo sepjujący się w kąpielach „Senol" lub „Carbon-Toner".

„Alfabrom" papier do powiększeń i do szybkiego kopjowania.

do nabycia w wszystkich składach fotograficznych

„ALFA" BYDGOSZCZ Garbary 2-3 1061

Budowniczy

Marjan Trojański

st. cechu murarzy cieśli i kamieniarzy

BYDGOSZCZ, Toruńska 4 tel. 737

wykonuje roboty budowlane 1067

Specjalność: Przebudówki i tynki szlachetne z materjałów krajowych w miejscu i na prowincji.

Z dniem 1 lutego otwarty został w Gdyni ul. Świętojańska dom p. Stankiewicza I-e piętro (w domu, gdzie kawiarnia Cristal) 11

GABINET KOSMETYCZNY

Janina Pieńkowska — absolwentki i asystentki l'Universite de Beaute w Paryżu. Wszelkie zabiegi z zakresu racjonalnej kosmetyki według najnowszych metod. Pielęgnacja skóry i włosów. Usuwanie wad i braków cery. Maquillage. Dyplomy zagraniczne i krajowe. Porady bezpłatnie. 11-2 i 5-7.

Wina
Wódki
Likiery
Koniaki

w wielkim wyborze

poleca

H. NOWACZYK

TORUN

Stary Rynek 5 tel. 129

Probiernia

Polska Agencja Eksportu Drewna w Gdyni

Sp. z o. p. Gdynia, ul. Świętojańska tel. 10-90.

ODDZIAŁ GDAŃSKI: Gdańsk, Töpfergasse 33, tel. 243-31243-32.

TARTAK SLIPROWY w WISŁOUJŚCIU

przyjmuje do przetarcia i uskutecznienia przeładunek bloków sliprowych, tumbrów oraz okrąglaków

PORT GDAŃSKI

Najważniejszy port importowy i eksportowy dla Polski i Wolnego Miasta Gdańska

Największy Port Eksportowy na Morzu Bałtyckiem dla węgla (5.874.602 t w r. 1931) Centrum handlu i eksportu drzewa. Port tranzytowy dla Czechosłowacji, Węgier, Rumunji, U. S. S. R. Regularne linje okrętowe do wszystkich największych zamorskich i europejskich portów.

Przeładunek towarów w r. 1931 8.330 469 ton.

Nowoczesne urządzenia przeładunkowe

Wolna strefa celna, stocznie, stacje bunkrowe

Zarząd:

Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku

Gdańsk, Neugarten 28/29.

„MARMUR-GRANIT" Sp. z o. p. GDYNIA

Szosa Gdańska, vis a vis Szkoły Handlu Morskiego — Telefon 1336.

poleca i dostarcza w każdej ilości:

Firma nie posiada w Gdyni żadnych oddziałów.

GRANITY naturalne i sztuczne
MARMURY naturalne i sztuczne
TYNKI szlachetne

LASTRIKA (terrazzo)
TŁUCZNIE wszelkiego rodzaju
GRYSIKI w różnych kolorach

Towar firmowy z marką „Marmur-Granit" może być nabyty tylko w powyższej firmie.

Wykonuje się również wszelkie roboty, wchodzące w zakres tej dziedziny.

Farby, lakiery, pokosty, terpentyny, kredę, kleje roślinne, kostne i skórne, szelak, aniliny, bejce, bronzy, politury, pendzle, ławkowce, szczotki, szablony, oleje maszynowe, cylindrowe, samochodowe „Polmin" i inne wyroby. Najtańsze źródło zakupu dla pp. malarzy stolarzy, urzędów, formacyj wojskowych i dla odsprzedawców.

Skład detaliczny: Drogerja pod Orłem, Toruńska 10, Tel. 673

Stacje benzynowe „POLMIN"

Państwowa fabryka olejów mineralnych nr. 1, Plac 23 Stycznia — nr. 2 ul. Gen. Hallera — nr. 3 Dworzec Autobusowy Tuszewska-Grobla nr. 5-7, Telefon 813.

Dworzec Autobusowy, Tuszewska-Grobla nr. 5-7, tel. 813 — Przyjazd i odjazd autobusów — Poczekalnia z bufetem — Mycie i smarowanie samochodów, części zamienne, akcesorja na miejscu.

L. Edmund Hanczewski. Grudziądz, Toruńska nr. 10, Centrala telef. 673

Hurtownia techniczno-drogeryjna i przyborów malarskich. Magazyny: Tuszewska-Grobla nr. 9-11. Biura: Toruńska nr. 10

OBUWIE

damskie
męskie
dziecięce

poleca
w wielkim
wyborze

Firma
JAN ZIELIŃSKI
największy sklep obuwia

Toruń.
ul. Szeroka 31
Bydgoszcz.
ul. Gdańska 12

CAŁY SWIAT PISZE na Amerykańskich maszynach do pisania **światowej sławy**

„REMINGTON"

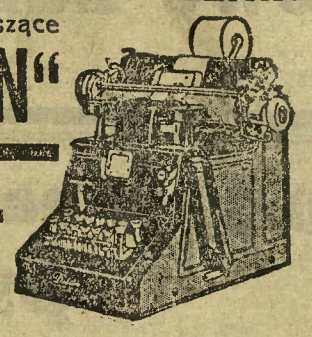
Różne modele:

Zupełn. ciche „Remington-NOISELESS"
Wzorowe biurowe model 92.
Normalne biurowe model 10 S.
Podróżne „MAŁY REMINGTON"
Statystyczne model 31.
Buchalteryjne „REMINGTON RACHUJĄCY"

Dogodne warunki spłaty!

NAJLEPSZE MASZYNY do LICZENIA

10-klawiszowe piszące
„DALTON"



Arytmometry
„BRUNSVIGA"

Elektryczne:
„MADAS" i MILJONER"

Szczegółowe opisy na każde żądanie

Tow. Przemysłowo-Handlowe BLOCK-BRUN Sp. Akc.
Oddział w Bydgoszczy, ul. Gdańska 42 - tel. 438.

Najlepsze wyroby cukiernicze
także
do wysyłek
do domów

poleca
Cukiernia i Kawiarnia Dorsch
Toruń

Stary Rynek 18
Telefon 179

Wydzierżawię oberżę

czynsz 70 zł. miesięcznie, płatny zgóry za I-szy rok. Płoszyński, Grudziądz, Plac 23 Stycznia 27. 1047

Książkę

Jak przechodzić samemu kurs gimnazjalny poleca Księgarnia Bydgoszcz Śniadeckich 46. Złoty 50 przesyłać znaczkami lub P.K.O. 1825. 115

„Patria"

Polskie Tow. Ubezpieczeń
Sp. Akc.
WARSZAWA, Plac Napoleona 3
Oddział w Poznaniu
ul. 27 Grudnia 10
Telef. 41-34 i 11-20 - P. K. O. Nr. 203.822

Przyjmuje do ubezpieczenia:

1. *Właścicieli przedsiębiorstw przemysłowych, handlowych, domów, samochodów, teatrów, lekarzy, nauczycieli i myśliwych od odpowiedzialności prawno-cywilnej.*
2. *Samochody od uszkodzeń powstałych wskutek nagłego zewnętrznego wydarzenia oraz od ognia, wybuchu i kradzieży całego samochodu lub poszczególnych części.*
3. *Od następstw nieszczęśliwych wypadków osób wszelkich zawodów i stowarzyszenia oraz dożywotnie ubezpieczenia od wypadków na kolejach i okrętach.*

Reprezentacje i agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej.

Pianina

znanej jakości poleca na dogodnych warunkach spłaty
O. Majewski
fabr. pianin 2518
Bydgoszcz, ul. Dworcowa 7
Tel. 1892. Oferty na żądanie

Sprzedam

tanio skład kolonjalny z towarem i urządzeniem i wolnem mieszkaniem. Płoszyński, Grudziądz, Plac 23-go Stycznia 27. 1049

Kosma

Niezrównane w smaku i pożywności, a przytem

w cenach przystępnych

są czekolady „Kosma"

BERNARD DULNY architekt

(były etatowy kierownik Państwowego Urzędu Budownictwa)

Przedsiębiorstwo budowlane i biuro architektoniczne

Wykonywa wszelkie prace wchodzące w zakres budownictwa

Wyrabia się posadzki drzewo-kamienne „FAMA"

GDYNIA,

ul. Starowiejska róg Ks. J. Poniatowskiego
Telefon 1820 **Telefon 1820**

Uwaga! posiadacze rowerów, maszyn do szycia, maszyn do pisania, patefonów!

TANIO! reperuje i zakładam części zapasowe. Lakierowanie od 10,—.

***Gdynia, ul. Szkolna 10** vis a vis szkoły.*

A. Sokołowski.

Pod Gdynią przy stacji kolei **Rumja-Zagórze**

parcele budowl.

600 m2 i więcej już od 1.— zł. za metr kwadr., 50 parcel pod lasem i rzeką dla will i domków letnich 2 zł. za metr kwadratowy.

parcele rolne i łąkowe
60 gr. m²

na dogodnych warunkach **na sprzedaż.**

R. KUSCHE, RUMJA
now. Morski

Realność fabryczna z siłą wodną i dom dworski na sprzedaż lub do wydzierżawienia.

BROWAR POMORSKI
JOZEFA CHRONOWSKIEGO
Tel. 195 PODGORZ TORUN Tel. 195

poleca swe za wyśmienite uznane piwa pod nazwą
„SMIETANKA POMORSKA" SŁODOWE, „KARAMEL POMORSKI", KOZLAK (BOCK)

Szkoła muzyczna
w Gdyni ul. 10 lutego d. „Bałtyk"
z prawem publiczności
39 *Dyrektor* **Jan Niwiński**
Klasy: fortepianu, skrzypiec wiolonczeli, śpiewu solowego, przedm. teoryt. i ensamblów a.

Towarzystwo Handlowe **„CENTROHURT"** Sp. z o. o.
GDYNIA
Szosa Gdańska Tel. 1029 i 1031
2563

DZIAŁ I.
Wielkie materjały budowlane jak:
Cement, Wapno, Smołę, Papę, Lepnik, Żelazo, Gwoździe, Gips, Glazurę - Terakotę,

DZIAŁ II.
Węgiel — Koks
wagonowo i ze składów z dostawą do domu

DZIAŁ III.
Owies, Otręby, Śrót, Grysik, Sieczkę, Słomę.

Ceny bezwzględnie konkurencyjne oraz dogodne warunki płatności.

Własny Oddział w KACKU MAŁYM obok dworca.

Państwowe Zakłady Przemysłowo - Zbożowe

Dominikswall 10 II. **Oddział w Gdańsku** **Telefony 250 - 57-58-59**

Kupujemy stale na eksport:

pszenicę
żyto
jęczmień

Adres telegraficzny:
„PEZETPEZET"
Mosse-Code Suplement
Mosse-Code mit Condenser
Wiegers Blitz-Code 1908
Wiegers Blitz-Code 1929

Składnice w Gdańsku i Gdyni z pojemością 20.000 to.

1115

Cukrownia Chełmża

Spółka Akcyjna

PIANINA
od zł 1.800
począwszy poleca w pierwszorzędnem wykonaniu i w wielkim wyborze
Fabryka Pianin
B. SOMMERFELD
Bydgoszcz
Śniadeckich 2
Gdańska 27
Filje: Grudziądz, Grobla-wa 41. Gdańsk, Hundegasse 12. 143

Pianina
Jähnego
sprzedaje z gwarancją na dogodnych warunkach
Fabryka Fortepianów
W. Jähne
Bydgoszcz
Gdańska 149, tel. 2225
Filje: 139
Grudziądz, Toruńska 17a19.
Poznań, Gwarna 10.

Komunalna Kasa Oszczędności

powiatu grudziądzkiego
w Grudziądzu

Tel. 220-284 **ul. Wybickiego nr. 39** Zał. w r. 1846

Załatwia wszelkie tranzakcje bankowe

Przyjmuje wkłady oszczędnościowe z korzystnym oprocentowaniem zależnie od terminu płatności wkładu

Za wkłady gwarantuje powiat grudziądzki całym swoim majątkiem i siłą podatkową

Wkładcom zapewnia się najściślejszą tajemnicę

Triumfuje
KTO KAWĘ ARACZEWSKIEGO stale kupuje.
2404

„MIMOZA"
pierwszorzędny **gabinet kosmetyki paryskiej,** stosowanie systematycznych zabiegów usuwających braki najbardziej zniszczonej cery. **Manicure** wykonuje **rutynowana manikurzystka.** Długotrwałe przyciemnianie brw., rzęs i **wąsów.** Przyjęcia dla Panów codziennie od 5—6 po poł. Bezpłatna fachowa rada. Ceny przystępne. 400
TORUŃ, Szeroka 37, II. piętro.

Kaszka
kukurydzana (mamałyga) poleca 968
St. Grelewicz
Toruń, W. Garbary 19.

POLISH PETROLEUM COMPANY „POLSKIE TOW. NAFTOWE M. B. H.
Telefon Nr. 287-46 **GDAŃSK, KREBSMARKT 7/8** **Adr. tel. „Poltank" Gdańsk**

Eksport polskich produktów naftowych.

Stacja bunkrowa w Nowym Porcie, Weichselstr. 8/9 dla zaopatrywania statków w oleje pędne i smarowe. — Instalacje magazynowe i przeładunkowe dla produktów naftowych płynnych i stałych, o łącznej pojemności zbiorników ca. 60.000 tonn w Nowym Porcie, Schellmühl i Kaiserhafen

DŹWIĘKOWE KINO
SWIATOWID
Dziś i dni następne!

Najnowszy 100 proc. gigantyczny dźwiękowiec wojenny przewyższający film „Na zachodzie bez zmian"
„FRONT ZACHODNI 1918 r."
(Należący)
W rolach głównych: Fritz Kampers, Gustaw Diessl i tysiące statystów.

TORUŃ DŹWIĘKOWE KINO
PALACE
Dziś i dni następne!

Najwspanialszy film świata w nowem opracowaniu dźwiękowem z udziałem najlepszych chórów świata
„Król Królów" UWAGA! Bilety znikowe bezwzględnie nie ważne.

BERGENSKE

Regularna komunikacja okrętowa.

Ekspedjujemy następujące statki z Gdańska i Gdyni do portów:

	ładuje w Gdańsku ca	Gdyni ca
Stavanger — Bergen — Trondheim oraz innych zachodnio-norweskich portów:		
par. „URSA"	10/2	
par. „JAEDEREN"	24/2	22/2
Oslo oraz innych wschodnio-norweskich portów:		
par. „AKERSHUS" również do Moss	17/2	19/2
par. „AKERSHUS"	29/2	
Gothenburg oraz innych zachodnio-szwedzkich portów i Lubeki		
par. „URSA"	10/2	
par. „JAEDEREN"	24/2	22/2
Amsterdam		
par. „LOTTE HALM"	obecnie	
Rotterdam		
par. „LOTTE HALM"	obecnie	
towary przyjmuje się na konosament przejściowy do wszystkich portów nadreńskich.		
Antwerpja		
par. „ELLAVORE"	13/2	
par. „DORAVORE"	25/2	
Ostende		
par. „WARNOW" lub. Subst	20/2	
Gandawa		
par. „DORAVORE" lub Subst.	25/2	
London		
par. „NAUTIC"	obecnie	
par. „ALFA"	9/2	
par. „RAUNA"	17/2	
par. „OTTO"	20/2	
Tynedock		
par. „SAULE"	11/2	
Hull		
par. „KURLAND"	12/2	
Garston i Preston		
par. „BERNHARD BLUMENTHAL"	obecnie	
Cardiff i Swansea		
par. „Marion" lub Subst.	w końcu lutego na początku marca	
Pasajes — Bilbao — Santander — Musel* — La Coruna — Vigo — Oporto — Lizbona — Cadiz — Huelva* — Sevilla — Gibraltar — Villa Sanjurjo — Oran* — Melilla — Tetuan — Ceuta — Tanger — Larache — Kenitra — Rabat — Casablanca — Mazagan — Saffi — Mogador — Agadir		
par. „PORTO"	17/2	
par. „LISBOA"	8-10/3	
Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel - Messina - Catania - Palermo		
par. „MASRILIA"	15/2	
Algier — Egipt — Palestyna — Syria — Turcja i porty Morza Czarnego		
M/S „ERLAND" do portów Algier, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Aleksandrja, Haifa i Jaffa	18/2	
M/S „NORDLAND" do portów Istanbul, Piraeus, Beyrouth, Aleksandrja i Haifa	25/2	24/2
M/S „GOTLAND" do portów Algier, Piraeus, Istanbul, Konstanca, Beyrouth, Aleksandrja, Haifa i Jaffa	9/3	10/3
Przy większych partjach statki zawijają również do innych portów Bliskiego Wschodu oraz Morza Czarnego		
Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires		
par. „BORE IX"	10/2	20/2
par. „BORE VIII"	na pocz. marca	
Gdynia — Karlskrona		
par. „BORGHOLM"		10.2
Karlskrona — Gdynia		
par. „BORGHOLM"		9/2
Morze Śródziemne - Gdynia		
par. „MANSURIA" Catania	ca 8/2	
Messina	ca 9/2	
Palermo	ca 10/2	
Malaga	ca 14/2	
par. „Hispania" Tarragona	ca 20/2	
Alicante	ca 22/2	
Malaga	ca 25/2	
par. „SCANDINAVIA" Catania	ca 1/3	
Messina	ca 2/3	
Palermo	ca 3/3	
Linja Hamburg — Morze Bałtyckie Odjazdy statków tygodniowo z Hamburga do Gdańska i Gdyni. Następujący statek odchodzi z Hamburga	14/2	
Z Buenos Aires do Gdańska par. „MERCATOR" ładuje w pierwszej połowie lutego.		
Lizbona — Gdańsk		
par. „PASAJES"	8-11/2	
par. „LISBOA"	25/2	

Zastrzega się zmiany! — O zgłoszenia ładunk. oraszają i informacji udzielają agenci

BERGENSKE Baltic Transports, Ltd. A.G.

*) tylko przy dostatecznych ładunkach

Ogłoszenie.

Poniżej podajemy wierzycielom firmy „Pepege" Polski Przemysł Gumowy Sp. Akc. w Grudziądzu, do wiadomości, iż Sąd Grodzki Oddział Egzekucyjny w Grudziądzu w dniu 9 lutego 1932 r. powziął następującą uchwałę:

1. Wobec ustalenia przy sprawdzaniu wierzytelności, że niektóre weksle wystawione akceptowane, indosowane lub poręczone przez dłużniczkę znajdują się jeszcze w obiegu, wyznacza się dodatkowy termin sprawdzenia tych wierzytelności, a to w dniach 21, 22 i 23 kwietnia 1932 r. od godz. 12 do 14 w biurach dłużniczki (Grudziądz, Tuszewska Grobla 57/59).
2. Ze względu na wyznaczony termin dodatkowego sprawdzenia wierzytelności, znosi się wyznaczony termin złożenia listy sprawdzonych wierzycieli t. j. 15 lutego rb. i wyznacza się termin do wyłożenia listy sprawdzonych wierzycieli w Sądzie Grodzkim w Grudziądzu na dzień 28 maja 1932 r. (biuro nr 19).

Stosownie do art. 40 i 43 ust. o odroczeniu wypłat (rozporz. Prezydenta Rz. P. z dnia 6 marca 1928 roku Dz. U. Nr. 27/23 poz. 244) dodatkowe sprawdzenie wierzytelności dokonywać się będą w biurach dłużniczki w terminie i czasie jak wyżej w uchwale punkt 1 wymienionym.

Po myśli art. 41 wyżej cytowanej ustawy, lista sprawdzonych wierzycieli wyłożoną będzie w terminie jak wyżej w uchwale punkt 2 wymienionym.

Osobom interesowanym (wierzycielom), a to po myśli art. 42 wyżej cytowanej ustawy, przysługuje prawo w terminie siedmiodniowym od daty wyłożenia listy (28. 5. rb.) czyli do dnia 4 czerwca 1932 r. włącznie, zaskarżyć postanowienie nadzorców sądowych co do wciągnięcia lub odmowy wciągnięcia wierzytelności na listę.

Skargę należy złożyć w Sądzie Grodzkim w Grudziądzu, który spór ostatecznie rozstrzyga. Rozstrzygnięcie Sądu nie pozbawia stron prawa wytoczenia powództwa przed Sąd właściwy, a to zgodnie z art. 47 wyżej cytowanej ustawy.

Wobec tego, iż art. 63 wyżej cytowanej ustawy nadaje wierzytelności wpisanej do listy wierzycieli po zatwierdzeniu tejże tytuł egzekucyjny, przeto Nadzór Sądowy zaznacza, iż wciągnięcie na listę wierzycieli pretensji z tytułu weksli uzależnia bezwzględnie od przedłożenia odnośnych weksli ato celem ostemplowania.

Jednocześnie nadmienia się, iż pretensje z tytułu weksli zgłoszone w poprzednich terminach, a nie przedłożonych do ostemplowania, nie będą wciągnięte na listę wierzycieli.

„PEPEGE"
Polski Przemysł Gumowy S. A.
NADZÓR SĄDOWY:
(—) Jerzy Iwanowski, inżynier
(—) Marjan Mickiewicz, inżynier
(—) Władysław Rogoziński, adwokat.

LICYTACJA PRZYMUSOWA.

Dnia 17 lutego 1932 r. o godz. 9 przed poł. sprzedawać będę w drodze przymusowej naiwiecej dającemu za natychmiastową gotówkę u p. Kaliksta Żmudzińskiego w Nowem przy Rynku następujące przedmioty: około 1300 tabliczek czekolady, około 650 kg. różnych cukierków, pralinek i konfektów, około 1000 paczek różnych pierników, 400 figurek czekoladowych, mydła, cykorji, kawy, herbaty, świece, 150 butelek z sokiem, kakao, ogórki, musztarda itp. towary kolonjalne.

Chojnacki, komornik sądowy w Nowem 1102

W rejestrze handlowym wpisano przy firmie „Cegła" Towarzystwo Akcyjne Grębocin dnia 29 stycznia 1932 roku. Prokura Czesława Gawrońskiego z Warszawy wygasła. Bronisławowi Wyżykowskiemu z Grębocina udzielono prokury. 1087

Toruń, dnia 29 stycznia 1932 r.

Sąd Grodzki.

UCHWAŁA. W sprawie upadłości nad majątkiem Firmy Bracia Bażańscy w miejsce dotychczasowego zarządcy masy mianuje się zarządcą masy upadłośc. Stanisława Nożyńskiego zam. w Toruniu.
5 N. 23/29. 1086

Toruń, dnia 22 stycznia 1932 r.

Sąd Grodzki.

BYDGOSZCZ

PRZETARG PRZYMUSOWY.

W dniu 15. 2. 32 r. o godz. 11 sprzedam najwięcej dającemu za gotówkę przy ul. Gdańskiej 131 st. nr. w I-ie Herzee: maszynę do pisania „Adler" i pianino marki „Majewski".

Stężycki, komornik sądowy w Bydgoszczy.

PRZETARG PRZYMUSOWY.

W poniedziałek dnia 15. 2. 32 sprzedawać będę najwięcej dającemu za gotówkę o godz. 11 w Chomętowie u p. Smarzyńskiego: 1 powózkę; w środę dnia 17. 2. 32 r. o godz. 10 w Żakowie: 3 jałowice, 2 krowy, 2 maciory, 8 prosiąt, 12 warchlaków, 2 źrebce, 1 konia.

Pluciński, komornik sądowy w Szubinie.

PRZETARG PRZYMUSOWY.

W dniu 15. 2. 32 sprzedam najwięcej dającemu za gotówkę o godz. 10 przy ul. Gdańskiej 149 st. nr.: nowy fortepian, o godz. 10,30 przy ul. Gdańskiej 138 st. nr.: bibljotekę i biurko.

Stężycki, komornik sądowy w Bydgoszczy.

PRZETARG PRZYMUSOWY.

Dnia 15 bm. o godz. 8,30 sprzedam w mojej kancelarji przy ul. Śniadeckich 26 za natychmiastową zapłatą: małą maszynę do pisania.

Kucharz, komornik sądowy w Bydgoszczy.

LICYTACJA.

W sobotę dnia 13 bm. o godz. 10 i pół sprzedawać będę w firmie Hartwig przy ul. Dworcowej 54 najwięcej dającemu za gotówkę: 2 pary męskich kaloszy, 8 par śniegowców dziecięcych, 40 par śniegowców damskich, 41 par trzewików damskich.

Walkiewicz, komornik sądowy z pok

SPRZEDAŻ PRZYMUSOWA.

W sobotę t. j. dnia 13. II. 32 r. sprzedawać się będzie za gotówkę w Składnicy Skarbowej przy ul. Konarskiego o godz. 10-tej: wino i likiery; przy ul. Pomorskiej 5 o godz. 11-tej: 2 szafy, przy ul. Dworcowej 73a o godz. 12-tej: urządzenie składowe i pianino.

I. Urząd Skarbowy.

PRZETARG PRZYMUSOWY.

W sobotę dnia 13. II. 1932 r. o godz. 12,30 po poł. sprzedam przy ulicy Ossolińskich 8/10 st. nr. najwięcej dającemu za natychmiastową zapłatą: duże lustro z podstawką.

M. Betrand, komornik sądowy w Bydgoszczy.

PRZETARG PRZYMUSOWY.

W sobotę dnia 13. II. 1932 r. o godz. 12-tej w południe sprzedam przy ulicy Jagiellońskiej 54 II ptr. najwięcej dającemu za natychmiastową zapłatą: płaszcz zimowy ciemnego koloru, 1 futro bronzowe.

M. Betrand, komornik sądowy w Bydgoszczy.

PRZETARG PRZYMUSOWY.

W sobotę dnia 13. II. 1932 r. o godz. 11-tej przed poł. sprzedam przy ul. Trzeciego Maja 14a st. nr. najwięcej dającemu za natychmiastową zapłatą: maszynę do pisania „Corona".

M. Betrand, komornik sądowy w Bydgoszczy.

Sprzedaż mięsa w Taniej Jatce Rzeźni Miejskiej

przyjmuje z dniem 13 lutego br. Administracji Rzeźni Miejskiej.

Tania Jatka będzie otwarta codziennie z wyjątkiem piątku od godz. 8.30 do 11-tej przedpołudniem.

Dyrekcja Rzeźni i Targowic Miejskich.

MAGISTRAT M. BYDGOSZCZY
Wydział VIII. (Urząd Budown. Naz.)
ogłasza niniejszem

PRZETARG

publiczny pisemny na „Warunkach obowiązujących przy ubieganiu się o roboty i dostawy miejskie w Bydgoszczy"

na dostawę ławek szkolnych.

Kosztorysy przetargowe nabywać można w godzinach urzędowych począwszy od dnia 15-go lutego b. r. za opłatą 3.— zł. w Wydziale VIII. ul. Jana Kazimierza 5, I. ptr., gdzie udzielać się będzie również bliższych wyjaśnień i gdzie zostaną wyłożone do wglądu rysunki oraz projekt umowy.

Oferty składać należy we wskazanym Urzędzie w godz. 12-tej, o której nastąpi otwarcie ofert. nieprzekraczalnym terminie do dnia 23-go lutego b. r.

Do oferty dołączyć kwit na złożone w Głównej Kasie Miejskiej wadjum w wysokości 5 proc. (słownie: pięć procent) sumy oferowanej.

Bydgoszcz, dnia 12 lutego 1932 r.

(—) Inż. arch. Raczkowski,
Radca budownictwa.

INOWROCŁAW

Rej. 6007, 5874, 4306, 6047, 5821, 6046.

PRZETARG PRZYMUSOWY.

W poniedziałek dnia 15 lutego br. o godz. 10-tej przed południem sprzedam publicznie przez licytację u p. Kazimierza Prackiego przy ulicy Poznańskiej 78 za natychmiastową zapłatą: jeden samochód marki Studebaker P. Z. 44739, 6 cylindrowy — jedna czyszczarka z motorem — jedną bibljotekę, jeden stół okrągły, cztery krzesła, jedna maszyna do pisania marki „Adler", jedna szafa żelazna, sześć biurków, 240 ctr. mąki pszennej, 80 ctr. śrutu, 240 ctr. mieszanki, 60 ctr. kuchu słonecznikowego, jedna kanapa, dwa fotele klubowe, pokryte gobeliną, trzy wozy robocze, dwa konie wałachy. 1084

Czajkowski, komornik sądowy w Inowrocławiu.

HOTEL DWORCOWY
W KOŚCIERZYNIE
ul. Dworcowa 8 — Tel. 26. 3 minuty od Dworca
wł. Fr. Radtke
poleca
czysto utrzymane pokoje, pierwszorzędną kuchnię, dobrze pielęgnowane napoje, autogaraże.

Chcesz kupić tanie i dobre **OBUWIE** przekonaj się w nowootwartym składzie w Bydgoszczy przy ul. Kościelnej 18. Naprzeciw Hali. 1075

Kupię **pudla** (szczenię) Zgłoszenia z podaniem ceny do administr. „Dnia" Toruń pod „Pudel"

1080 **Meble** ubrania, palta i wiele innych rzeczy, wskutek przeprowadzki, za każdą możliwą cenę, sprzedaje „STAŁA OKAZJA" Bydgoszcz, Gdańska 34, tel. 1930.

5 pokoi kuchnia, łaz. Stary Rynek, oddam najchętniej na biura Barańska, Poniatowskiego 1. Toruń. 1079

Szukam 2 pokoje i kuchnię w śródmieściu Czynsz według umowy. Zgłoszenia „Mars" Admin. „Dzień Pomorski" pod nr. 1103.

Umeblowany pokój komfortowy (oddzielne wejście) do wynajęcia Toruń, ul. Chełmińska 12 III p. 1104

Linguaphone sprzedam, ukończywszy naukę angielskiego. Toruń, Łazienna 28, P.A.T. 1085

Sprzedam kamienice 2-piętrową, skład i 2 morgi ogrodu. Dochód około 6.000 rocznie, wpłaty 25.000 reszta pozostanie na dłuższy czas. N. Płoszyński, Grudziądz Plac 23 Stycznia 27. 1048

Tanio sprzedaje koła transmisyjne, tragarze rury, blachy, wszelkie użytkowe żeliwo, oraz zakupuję stare metale i żelazo. Składnica Starego Żelaza, Bydgoszcz, Marszałka Focha 34. 1076

Wózki dziecięce najnowsze modele poleca Fabryka Wózków Dziecięcych Bydgoszcz, 3-go Maja 12. Wykonuje reperacje. Hurt. 1078

Urzędnik gospodarczy potrzebny od zaraz jako samodzielny administrator na majątek 600 morgowy. Kaucja 3000.— zł. 1083 Zgłoszenia Różewicki, Inowrocław, Łucjana 20.

Traktor „Fordson" mało używany za 3,000 — zł. do oddania. Zgłoszenia Różewicki, Inowrocław, Łucjana 20. 1082

Pokój umeblowany całodzienne doskonałe utrzymanie (kuchnia warszawska) łazienka, do wynajęcia Klonowicza 33 m. 3. 1080

RAZ spróbować, znaczy **ARACZEWSKIEGO KAWĘ** stale kupować. 2495

REPERTUAR TEATRU TORUNSKIEGO

W sobotę, dn. 13 bm. o godz. 20-tej PREMJERA **Papa Kawaler** Komedja w 7 obrazach Childs Carpenter'a.

W niedzielę, dn. 14 bm. o godz. 16-tej **„Awantura w raju"** Farsa w 3 uktach Arnolda i Bacha. (Ceny zniżone).

W niedzielę, dnia 14 bm. o godz. 20-tej **Papa Kawaler** Komedja w 7 obrazach Childs Carpenter'a.

We wtorek, dnia 16 bm. o godz. 20-tej **Papa Kawaler** Komedja w 7 obrazach Childs Carpenter'a

Telegramy

Z ostatniej chwili

Ucisk pruski na Kaszubach

Skandaliczny wyrok sądu niemieckiego na działacza polskiego

Słupsk, 13 .2. (PAT.). O północy sąd w Słupsku ogłosił wyrok uznający Bauera winnym krzywoprzysięstwa i skazujący go na 1 rok więzienia z zaliczeniem aresztu prewencyjnego.

Obrońcy Bauera, dr. Lewiński i Kwaczek **wnieśli o rewizję do najwyższego trybunału Rzeszy w Lipsku.**

Słupsk, 13. 2. (PAT.). W związku z wyrokiem w procesie słupskim przeciw prezesowi polskiego towarzystwa w Bytowie Janowi Bauerowi, oskarżonemu o krzywoprzysiestwo, **korespondent PAT. zwrócił się do bawiącego w Słupsku prezesa Związku polskich towarzystw szkolnych p. Jana Baczewskiego** z prośbą o udzielenie wyjaśnień. Prezes Baczewski swój pogląd wyraził w następujący sposób:

Pomimo skazania Bauera **jestem przekonany, że nie popełnił on nic karygodnego** a jest tylko OFIARĄ PRĄDÓW ANTYPOLSKICH, PANUJĄCYCH NA TERENIE KASZUB.

Wyrok skazujący Bauera, **skazuje na śmierć wszystkie mniejszości narodowe**, nie tylko polską. Uzasadnienie bowiem wyroku zmusza nas do zastanowienia, czy wobec takiego stanu rzeczy nie należy zrezygnować z pruskiego rozporządzenia o szkolnictwie mniejszościowem, gdyż te warunki mogą a nawet muszą każdego zaprowadzić na ławę oskarżonych.

Dlaczego min. Strasburger podał się do dymisji?

Minister dr. Henryk Strasburger upoważnił przedstawiciela P. A. T. do podania następującego jego oświadczenia:

Za najważniejszy moment 8-letniej działalności w Gdańsku uważam wizytę rządu polskiego na początku roku 1929, który określił podstawy, na jakich polityka polska względem Gdańska powinna być oparta. Podstawy te najzupełniej odpowiadają moim poglądom. Rząd polski wypowiedział się wtedy wyraźnie za zacieśnieniem stosunków gospodarczych pomiędzy Polską a Wolnem Miastem oraz wyraził zdecydowaną wolę poparcia rozwoju Wolnego Miasta, żądając jednakże równego prawa dla rozwoju ludności polskiej w Gdańsku. W ciągu ostatniego półtora roku rozwój wydarzeń, w szczególności w stosunkach wewnętrzno - politycznych Gdańska, sprawia coraz więcej trudności w wykonaniu tego programu. Zanikanie warunków niezbędnych do współpracy polsko - gdańskiej oraz wzrastający niepokój ze strony ludności polskiej, której nie byłem w stanie zapewnić warunków swobodnego rozwoju ekonomicznego i kulturalnego, skłoniły mnie do wznowienia prośby o zwolnienie mnie ze stanowiska, na którem nie miałem już możności z pożytkiem nadal pracować.

Plugawa propaganda antypolska w Niemczech

Essen, 13. 2. (Pat). Jedna z największych księgarń tutejszych w niezwykły sposób zareklamowała książkę Nitram'a pod tytułem **„Achtung Ostmarkenrundfunk", który opisuje napad Polski na Prusy Wschodnie i wojnę polsko - niemiecką.** W książce tej pojawił się też afisz w **formie dodatku nadzwyczajnego „Wojska polskie dzisiejszej nocy przekroczyły granicę Prus Wschodnich!", „Donoszą, że Polacy atakują na szeregu frontach!".** Dalej następuje opis, mający **charakter komunikatu frontowego.** Dopiero, czytając afisz, dokładnie, nabiera się przekonania, że **chodzi tu o reklamę dla książki.** Osobny komentarz zapewnia, że **Polska gotowa jest napaść na Prusy Wschodnie podobnie, jak napadła na Wilno** i że książka Nitram'a nie odbiega daleko od prawdy.

Ten nowy jaskrawy przykład antypolskiej propagandy, zwłaszcza w okresie konferencji rozbrojeniowej wskazuje, w jaki sposób Niemcy podburzają szerokie masy przeciwko Polsce.

Projekt ustawy o szkolnictwie

uchwalony przez komisję sejmową

Warszawa, 13. 2. (Pat). W sejmowej komisji oświatowej toczyły się obrady na projektem ustawy o szkolnictwie polskiem. Budżet referował poseł Smulikowski (BBWR). Przedstawiciele Klubu Narod. wypowiedzieli się za **pozostawieniem dotychczasowego 8-klasowego gimnazjum.** Z bardziej kompromisowemi wnioskami wystąpili członkowie **Koła żydowskiego i P. P. S. Uchwalono większością 18 głosów reformę szkolnictwa średniego według projektu rządowego.**

W dalszym ciągu komisja przystąpiła do debaty nad artykułami, dotyczącemi szkolnictwa zawodowego. Po dyskusji zabrał głos **przedstawiciel rządu p. miceminister Pieracki,** który z radością podkreślił fakt, że cała komisja ma zrozumienie dla szkolnictwa zawodowego i jego ważności dla życia całej Polski. Szkoły zawodowe będą przygotowywać młodzież zarówno do praktycznego życia, jak też po uzupełnieniu specjalnemi kursami umożliwią dostęp na uniwersytet i politechnikę. **Równe traktowanie wszystkich obywateli** jest także w tej dziedzinie wytyczną dla rządu. Komisja projekt rządowy przyjęła z poprawkami referenta.

Doniosłe ulgi dla rolnictwa pomorskiego

w spłacie zaległych składek do Kas Chorych

(o) **Warszawa, 13. 2. (Tel. wł.). Minister Pracy i Opieki Społecznej wydał Kasom Chorych na terenie województw Poznańskiego i pomorskiego zarządzenie, ustalające zasadę spłat zaległości tytułem składek od pracodawców rolnych do Kas Chorych.** Za zaległości uznane zostały sumy zaległych składek wraz z odsetkami za zwłokę za czas do 1 stycznia 1932 r. Spłata zaległości rozpocznie się od 1 stycznia 1933 r., a zostały one rozłożone w ten sposób, że w r. 1933 pracodawcy spłacą 10 proc., w r. 1934 — 15 proc., a w latach 1935, 1936 i 1937 po 25 proc. Kary za zwłokę zostały obniżone w ten sposób, że nie mogą one przekraczać 12 proc. zaległych składek.

Ustawa o spłacie zaległości podatkowych w Sejmie

(o) **Warszawa, 13. 2. (Tel. wł.). Projekt ustawy o spłacie zaelgłości podatkowych,** uchwalony na ostatniem posiedzeniu Rady Ministrów jest **ustawą ramową,** zawierającą upoważnienie dla Ministra Skarbu w kierunku **wydania zarządzeń,** zmierzających do odraczania lub częściowego umarzania zaległości podatkowych. Równocześnie dotyczy ona **zmniejszania lub umarzania kar za zwłoki,** odsetek i kosztów egzekucyjnych. Nie jest to jednak anulowanie podatków i wszelkich ulg, jakie w spłacie zaległości podatkowych Ministerstwo Skarbu przyznawać będzie. Chodzi bowiem **o konieczność oderwania się od narastających stale zaległości podatkowych.** Leży to zarówno w interesie skarbu jak i płatników. Projekt odnosi się tylko do zaległości nie przewiduje natomiast jakichkolwiek ulg dla należności z podatków bieżących. **Projekt został przesłany już do Sejmu** i będzie rozpatrzony w szybkim terminie, poczem rząd wyda zarządzenia wykonawcze.

Jednocześnie został skierowany do Sejmu **projekt ustawy o postępowaniu egzekucyjnem władz skarbowych.** Ustawa zmierza do ześrodkowania całej akcji egzekucyjnej w ręku władz skarbowych, aby wprowadzić w państwie jednolitą politykę egzekucyjną i aby uniknąć akcji egzekucyjnej przez różne organa na tych samych płatnikach. W ten sposób uniknie się wyczerpania niektórych płatników i stworzy się podstawy do równomiernego egzekwowania.

Audjencjeu p. Wojewody

P. Wojewoda Pomorski przyjął ostatnio na audjencji ks. prob. Gołomskiego z Torunia w sprawie budowy kościoła na Mokrem, p. Bendę, dyrektora Teatru Miejskiego w Toruniu, pp. mecenasa Doerffera i dyrektora Januszkiewicza, zapraszających p. Wojewodę na akademję papieską, ks. kanonika Lewandowskiego z Pelplina, delegację „Legjonu Młodych" w osobach pp. Ciesielskiego, Twardowskiego i Chmielewskiego, p. burmistrza Zawackiego z Chełmna oraz delegację zarządu Dzielnicy Sokolstwa w osobach prezesa Samolińskiego, mecenasa Słupskiego oraz redaktora Kurtza z Grudziądza. Pozatem przyjął p. Wojewoda pp. starostów Henszla z Wejherowa, [illegible]sa z Sępólna, Czarnockiego z Kartuz i dr. Bogocza z Torunia.

Hiszpania popiera polskie rezy rozbrojenia

Czechosłowacja gotowa do najdalszych ustępstw

Genewa, 13. 2. (Pat). W debacie generalnej zabrał głos **min spr. zagr. Hiszpanji Zulueta,** który stwierdził, że **nie wojnę chemiczną czy wojnę podwodną należy znieść, lecz samą wojnę. Delegat Hiszpanji popiera propozycje polskie, wyrażając nadzieję, że konferencja oceni ich wartość.**

Następnie zabrał głos **minister spr. zagr. Danji von Munch.** Stwierdził on, że tezy, przedstawione przez głównych mówców **są bardzo rozbieżne i aby dojść do porozumienia trzeba uznać, że konferencja jest tylko pierwszym etapem. Równowaga zbrojeń,** których domaga się **delegacja niemiecka, nie da się zrealizować.** Delegat Danji uznaje, że **pewne państwa, znajdujące się w sytuacji specjalnej nie mogą się zgodzić na redukcję swych zbrojeń. Propozycję francuską uważa von Munch za niełatwą dla zrealizowania,**

Trzecim ministrem, który zabrał głos był **minister spraw zagr. Czechosłowacji Benesz.** Oświadczył on, że **Czechosłowacja jest gotowa do uznania nakazanych ograniczeń zbrojeń, wyrzeczenia się wojny chemicznej i bakterjologicznej oraz bombardowania powietrznego.** Delegacja czechosłowacka **gotowa jest przyjąć projekt francuski** W konkluzji minister Benesz oświadczył, że **deelgacja czechosłowacka nie opuści obrad, zanim nie podpisze pierwszej konwencji o ograniczeniu i redukcji zbrojeń.**

Kto wygrał?

Warszawa, 13. 2. (PAT.). W pierwszym dniu ciągnięcia Państw. Loterji Klasowej **główne wygrane padły na numery: 30.000 zł. na nr. 129.269, 2.000 zł. na nr. 135.397 i 600 zł. na nr. 142.872.**

Szanghaj w przededniu walnej bitwy

mimo wysiłków mocarstw

Szanghaj, 13. 2. (PAT.). Wczoraj rano O. Jacquinot i pułk. Hayley Bei oraz **13 zakonnic francuskich ze sztandarem Czerwonego Krzyża udali się czterema samochodami ciężarowemi do Chapei w celu niesienia pomocy ludności cywilnej.**

W Woosung toczą się gwałtowne walki. Admirał Nomura zażądał od komendanta krążownika „Berwick", stojącego obecnie na kotwicy w Woosung, by zmienił stanowisko przed godz. 15. Fakt ten tłumaczy zamiar Japończyków **wznowienia intensywnego ognia na pozycje chińskie.**

Szanghaj, 13. 2. (PAT.). Żądanie Chińczyków przedłużenia zawieszenia broni w dzielnicy Chapei w celu usunięcia osób cywilnych z placu boju, zostało **odrzucone przez Japonję.** Wobec tego **Chińczycy naruszyli zawieszenie broni i otworzyli ogień wczoraj rano. Artylerja chińska nie przestaje pracować. Dużo pocisków eksplodowało w pobliżu dzielnic angielskiej i amerykańskiej koncesji międzynarodowej.**

Posłowie angielski, amerykański i francuski, którzy przybyli do Szanghaju, przeprowadzają poufne rokowania pokojowe z posłem japońskim w Chinach oraz dowódcami japońskim i chińskich sił zbrojnych w Szanghaju celem niedopuszczenia do rozegrania się decydującej bitwy w Szanghaju.

Chiny jeszcze raz apelują do Ligi Narodów

Genewa, 13. 2. (PAT.). Wczoraj w południe rozeszła się w kuluarach **Ligi sensacyjna wiadomość, że delegat Chin zażądał zwołania nadzwyczajnego zgromadzenia Rady Ligi dla rozpatrzenia konfliktu japońsko-chińskiego. — Istotnie delegat chiński złożył sekretarjatowi generalnemu Ligi notę, zawierającą to żądanie.**

Ponieważ tekst noty chińskiej nie został opublikowany, krążą tu rozmaite wersje. Przypuszczają, że Chinom chodzi o zachowanie 14-dniowego terminu, przewidzianego przez art. 14 dla zgłoszenia przez jedną ze stron żądania zwołania nadzwyczajnego zgromadenia. Termin ten upłynął wczoraj. Przewodniczący Rady Ligi **Paul Boncour zwołał na wczoraj posiedzenie nadzwyczajne komitetu Rady Ligi,** t. j. komitetu 12-tu bez udziału delegatów stron zainteresowanych.

Ogłoszenia: wiersz milim. na stronie 7-łamowej . . 0,25 zł
w tekście na pierwszej stronie . . . . . 1,50 zł
na drugiej i trzeciej stronie 1 zł — w tekście . . . . . 0,60 zł
Drobne za słowo 15 gr. pierwsze słowo podwójnie.
Dla poszukujących pracy i nekrologi 25% zniżki, komunikaty 50 gr.
Za ogłoszenia skomplikowane i z zastrzeżeniem miejsca 20% nadwyżki
W Gdańsku za wiersz mim na stronie 7-łamowej . . . . 15 fen.
" " 4 " " . . . . 50 fen.
Drobne za słowo 5 fen, — tytułowe . . . . . 10 fen.
Przy sądowem ściąganiu należności rabat upada. Dla wszelkich spraw spornych właściwe są Sądy w Toruniu. Za terminowy druk przepisane miejsca ogłoszenia administracja nie odpowiada.

Redaktor odpowiedzialny Wacław Górnicki w Toruniu, Bydgoska 37
Red. odpowiedzialny na Bydgoszcz Józef Dobrostański Mostowa 6
Redaktor odpowiedzialny za sprawy W. M. Gdańska Wł. Cieszyński, Gdańsk, Stadtgraben 6
Redaktor odpowiedzialny za Gdynię Henryk Tetzlaff, Gdynia, Orabówek
Redaktor odpowiedzialny na Inowrocław, Józef Dąbrowski Inowrocław ul. Poznańska 65
Redaktor odpowiedzialny za Grudziądz, Max Stanuch, Rynek 10/11.
Za ogłoszenia odpowiada administracja
Wydawnictwo: „Dziennik Pomorski", „Dzień Bydgoski," „Gazeta Toruńska", „Dzień Grudziądzki", „Dziennik Kwidzyński", „Dziennik Kujawski"
Nakładem i czcionkami Pomorskiej Drukarni Rolniczej S. A. w Toruniu

Abonament miesięczny wynosi
w ekspedycji miejscowych agencjach . . . . . 3 — zł
z odnoszeniem do domu w Toruniu . . . . . 3.40 zł
przez pocztę z odnoszeniem . . . . . 3.96 zł
pod opaską . . . . . 4.50 zł
w Oddziale przez pocztę . . 2.90 gd przez chłopca . . . . 3.30 zł
z odbieraniem w administracji wprost gd 2. zagranicą 4 gd . . 7.— zł
W razie wypadków, spowodowanych siłą wyższą (np. przeszkody w zasłudze strajki). Administracja nie odpowiada za niedostarczenie pisma
PRENUMERATA „DNIA KUJAWSKIEGO" miesięcznie w administracji 3.30 zł — na pocztach już z odnoszeniem kwartalnie 9.90 zł miesięcznie 3.30 zł